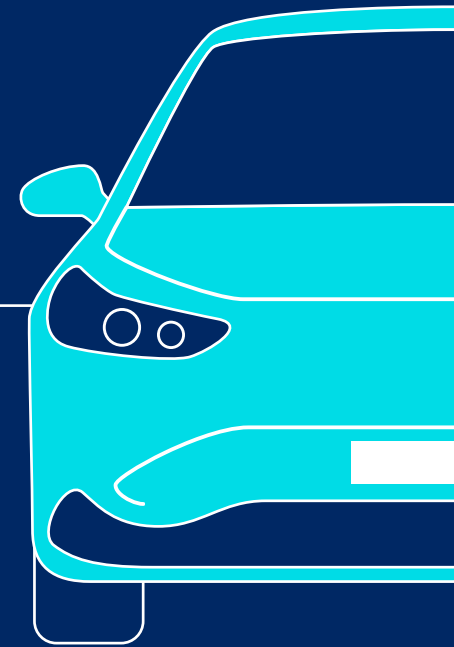
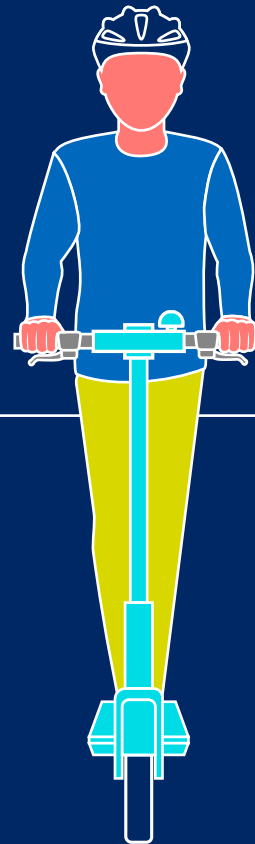
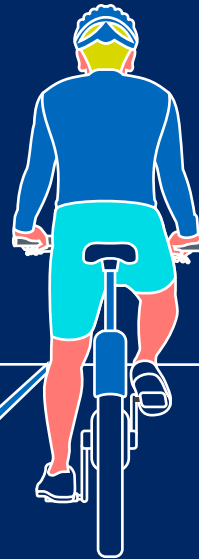


Mobilität neu gestalten

sicher, smart, nachhaltig



Inhalt

Vorwort

> Dr. Michael Fübi

Kernergebnisse

1 Mobilitätsverhalten

1.1 Verfügbarkeit individueller Verkehrsmittel

- > Autobesitz
- > Antriebsarten
- > Verkehrsmittelbesitz

1.2 Verkehrsmittelnutzung

- > Wünsche an Mobilität
- > Mobilität im Alltag
- > Abhängigkeit vom Auto
- > Gründe für das Fahrrad
- > Gründe gegen das Fahrrad

2 Sicher unterwegs

2.1 Sicherheitsempfinden

- > Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden
- > Schutz von Schwächeren
- > Sicherheitsgefühl mit Verkehrsmitteln
- > Unsicherheiten im Radverkehr
- > Maßnahmen für mehr Sicherheit im Radverkehr
- > Angstfaktoren für Fußgänger:innen
- > Schritte für mehr Sicherheit von Zufußgehenden
- > Angstfaktoren im motorisierten Verkehr
- > Aggressionslevel im Straßenverkehr

2.2 Alkohol und andere Drogen

- > Risiken für die Sicherheit am Steuer
- > Meinungen zum absoluten Alkoholverbot
- > Auswirkungen der Cannabis-Legalisierung
- > Grenzwert für Cannabis
- > Sanktionen bei Cannabis am Steuer

2.3 Sanktionen bei Verstößen

- > Verhältnismäßigkeit von Sanktionen
- > Beobachtungen zu Verkehrsverstößen

3 Gestaltung des Verkehrsraums

- > Verteilung des Verkehrsraums
- > Benachteiligung im Straßenverkehr
- > Streitpunkt SUV
- > Europäische Metropolen im Vergleich
- > Vorstellungen zur zukünftigen Mobilität
- > Sorgen und Bedenken in Bezug auf Mobilität

Inhalt

4 Nachhaltig unterwegs

4.1 Umweltfreundlich unterwegs

- > Umdenken aufgrund der Klimabelastung?
- > Politische Förderung für emissionsfreie Mobilität
- > Rolle des Klimaschutzes bei Mobilität
- > Mobilität umweltfreundlich gestalten
- > Hürden für klimafreundliche Mobilität

4.2 Alternativen zum Auto?

- > Abschied vom eigenen Pkw
- > Argumente gegen Autoverzicht
- > Zahlungsbereitschaft von Autobesitzer:innen
- > Mögliche Gründe für Autoverzicht
- > Klimabelastung durch Verkehr verringern
- > Vorteile nachhaltiger Mobilität
- > Mobil 2035

5 E-Mobilität

- > E-Autokauf
- > Hürden beim E-Autokauf
- > Vertrauen in die Sicherheit von E-Autos
- > Sorgen um die Sicherheit von E-Autos
- > Prüfung gebrauchter E-Autos
- > Wechselakkus
- > Klimavorteile von E-Autos

6 Digital und vernetzt unterwegs

6.1 Vertrauen in Assistenzsysteme

- > Digitalisierung definiert Mobilität neu
- > Nutzung von Assistenzsystemen
- > Vertrauen in digitale Assistenten
- > Vor- und Nachteile von Fahrassistenten
- > Ansprüche an Assistenzsysteme
- > Prüfung von Assistenzsystemen

6.2 Sicherheit digitaler und autonomer Fahrfunktionen

- > Digitale Funktionen
- > Sicherheit digitaler Fahrzeugtechnik
- > Sorgen vor dem Einsatz autonomer Fahrzeuge
- > Zweifel an autonomen Fahrfähigkeiten
- > Datenanalysen für höhere Verkehrssicherheit
- > Hauptuntersuchung für autonome Fahrzeuge
- > Sicherheitsprüfungen für die digitale Infrastruktur

7 Fazit und politische Empfehlungen

- > Fazit
- > Politische Empfehlungen

Methodik

Den Verkehrsraum sicher und nachhaltig gestalten

Unsere Mobilität wandelt sich. Digitale Technologien verändern die Automobiltechnik, ermöglichen neue Mobilitätsdienste und das autonome Fahren. Neue Verkehrsmittel wie E-Scooter, Pedelecs oder Lastenräder kommen hinzu, das Mobilitätsverhalten ändert sich. Unsere bestehenden, stark auf das Auto ausgerichteten Verkehrskonzepte sind längst an ihre Grenzen gestoßen. In unserer „TÜV Mobility Studie 2024“ beklagen die Befragten eine Überlastung der Innenstädte, Luftverschmutzung und zu viele Staus. Hinzu kommt die Schädigung des Klimas durch den Straßenverkehr und die hohe Zahl an Toten und Verletzten.

Nur einer von drei Bundesbürger:innen ist der Meinung, dass der Verkehrsraum in Deutschland gerecht aufgeteilt ist. Mit 58 Prozent ist eine deutliche Mehrheit gegenteiliger Ansicht. Vor allem Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sind aus Sicht der Befragten benachteiligt. Aber auch jeder fünfte Autobesitzer ist der Meinung, dass er oder sie zu kurz kommt, wenn es um die Verkehrsinfrastruktur geht. Das zeigt die Gegensätze und Herausforderungen der aktuellen Verkehrspolitik.

Für uns ist Gerechtigkeit im Straßenverkehr vor allem eine Frage der Sicherheit. Insbesondere viele Zweiradfahrende fühlen sich unsicher. Die Gestaltung der Verkehrsräume ist nur dann gerecht, wenn unterschiedliche Verkehrsteilnehmende gleichermaßen geschützt sind. Das allein ist ein gewichtiges Argument, unser Mobilitätssystem schrittweise neu

zu gestalten. Der Umwelt- und Klimaschutz ist ein weiteres.

Die Frage lautet, wie wir unsere Mobilität in Zukunft nachhaltig und sicher gestalten – und dabei ein Stück Lebensqualität zurückgewinnen können. Eine große Mehrheit wünscht sich eine klimafreundliche Mobilität: den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, eine bessere Infrastruktur für den Zweiradverkehr oder verkehrsberuhigte Stadtviertel. Städte wie Paris, Barcelona oder Kopenhagen zeigen, in welche Richtung sich die urbane Mobilität entwickeln kann. Konzepte wie die 15-Minuten-Stadt finden in unserer Studie viele Anhänger. Eine deutliche Mehrheit befürwortet auch Maßnahmen wie eine stärkere Förderung der E-Mobilität oder ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. Dennoch bleibt das Auto das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel der Deutschen. Vier von fünf besitzen ein Auto und zwei von drei benutzen es werktätlich. Und nur jede:r dritte Autobesitzer:in kann sich vorstellen, sein/ihr Fahrzeug zugunsten anderer Verkehrsmittel abzuschaffen. Mehrheitlich abgelehnt werden Maßnahmen, die den Autoverkehr verdrängen oder so verteuern, dass es sich kaum noch jemand leisten kann, in die Stadt zu fahren. Dazu gehören Umweltzonen, in denen keine Benziner mehr fahren dürfen, zusätzliche Parkzonen oder eine City-Maut.

Viele Vorbehalte gibt es beim Thema Elektromobilität: Nur jede:r Vierte zieht ernsthaft in Erwägung,

als nächstes Fahrzeug ein E-Auto zu kaufen. Im Vergleich zu unserer Erhebung vor zwei Jahren hat sich daran kaum etwas geändert. Die Bedenken scheinen wie eingebrannt: Ganz oben stehen zu hohe Anschaffungskosten und zu geringe Reichweiten von E-Autos in Kombination mit einer unzureichenden Ladeinfrastruktur. Signifikant gestiegen sind Umweltbedenken. Und eine neue Hürde kommt hinzu. Fast jede:r Fünfte hat Sorgen wegen der Sicherheit der Fahrzeuge.

Aus unserer Sicht sind die Vorbehalte unbegründet. Elektrofahrzeuge sind mindestens so sicher wie Autos mit Verbrennungsmotor. Ihre Klimavorteile sind wissenschaftlich belegt und die Reichweiten steigen stetig. E-Autos ermöglichen als einzige Antriebsart eine weitgehend emissionsfreie Mobilität. Daher sollte die Politik den Umstieg nach Kräften fördern und die öffentliche Ladeinfrastruktur ausbauen.

Unsere Aufgabe als Prüforganisationen ist es, die technische Sicherheit der Fahrzeuge im Blick zu behalten. Die Vorgaben für die Hauptuntersuchung müssen weiterentwickelt werden. Digitalisierung und Elektrifizierung erfordern neue Prüfpunkte, Cybersecurity und sichere Software-Updates. Prüforganisationen brauchen für ihre Kontrollen Zugang zu den sicherheitsrelevanten Daten eines Fahrzeugs. Nicht zuletzt wünschen wir uns einen stärkeren Fokus auf das Thema Verkehrssicherheit. Der Straßenverkehr wird immer komplexer, bei den

Führerscheinprüfungen steigen die Durchfallquoten und mit der Cannabis-Legalisierung kommt eine neue Herausforderung hinzu. Daher plädieren wir für den Ausbau der Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen. Die Schulen brauchen hier einen neuen Auftrag und Eltern mehr Unterstützung.

Wir als TÜV-Organisationen werden die anstehenden Veränderungen nach Kräften unterstützen – immer im Sinne einer sicheren und nachhaltigen Mobilität!

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!



Herzlich, Ihr Dr. Michael Fubi
Präsident des TÜV-Verbands und
CEO TÜV Rheinland

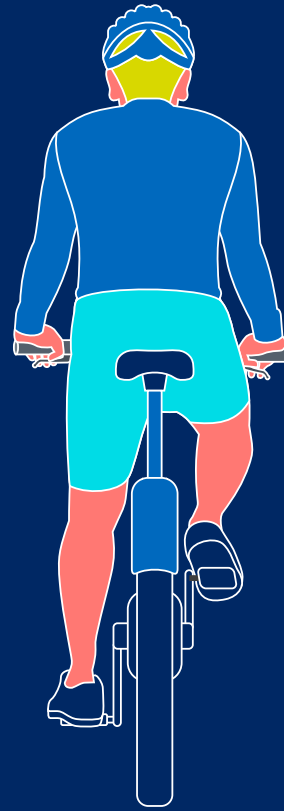
Kernergebnisse

51%

halten Radfahrer:innen bei der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur für benachteiligt.

47%

haben aufgrund des schlechten Zustands der Infrastruktur Angst, Fahrrad zu fahren.



19%

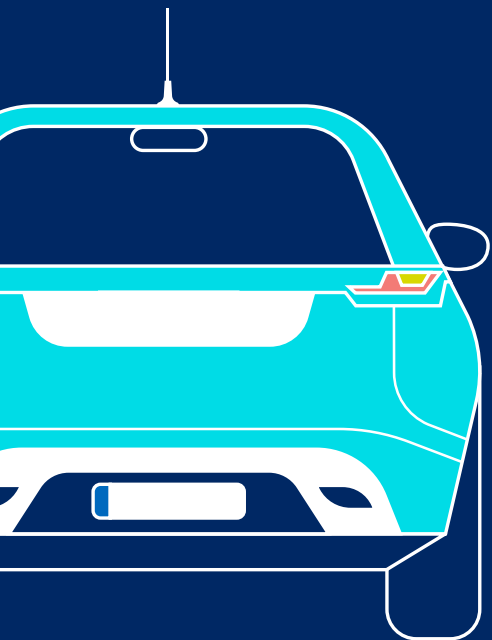
besitzen ein E-Bike.

75%

nehmen ein gesteigertes Aggressionslevel wahr.

80%

halten Alkohol und andere Drogen am Steuer für „sehr gefährlich“.



80%

sind in ihrem Alltag auf ein Auto angewiesen.

58%

finden, dass der Verkehrsraum nicht gerecht verteilt ist.

73%

sagen, dass Verkehrsverstöße konsequenter geahndet werden sollten.





64%

befürchten negative Folgen der Cannabis-Legalisierung für die Verkehrssicherheit.

39%

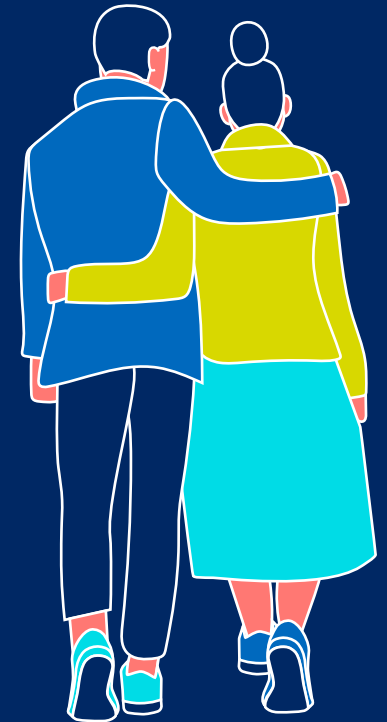
erwarten durch nachhaltige Mobilität mehr Lebensqualität und Einsparungen für den Haushalt.

78%

gehen kurze Strecken zu Fuß, um die eigenen Treibhausgas-Emissionen zu verringern.

69%

halten aufgrund der Klimabelastung ein grundsätzliches Umdenken in der Mobilität für notwendig.



32%

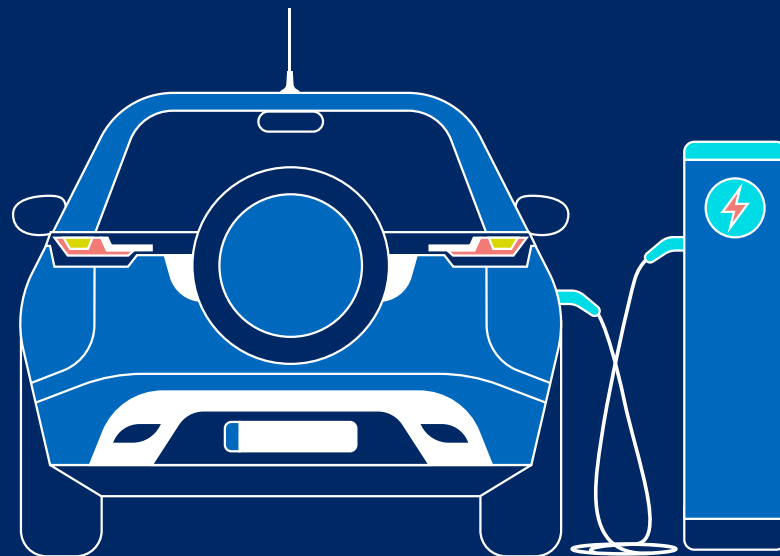
können sich vorstellen, den eigenen Pkw abzuschaffen.

51%

denken, dass Elektrofahrzeuge die verkehrsbedingte Klimabelastung reduzieren können.

81%

sprechen sich für ein absolutes Alkoholverbot für Autofahrer:innen aus.



55%

lehnen das Verbrenner-Aus in der EU ab 2035 ab.

27%

können sich den Kauf eines E-Autos vorstellen.

40%

haben weniger Vertrauen in die Sicherheit von E-Autos als von Verbrennern.

80%

derjenigen, die E-Autos für weniger sicher halten, haben Sorgen wegen der Batterie-sicherheit.



67%

halten es für notwendig, Assistenz-systeme im Rahmen der Hauptunter-suchung (HU) zu prüfen.

83%

wollen, dass der TÜV den Betriebs-bereich autonomer Fahrzeu-ge auf Sicherheit und Eignung prüft.

66%

sagen, dass Fahrassistentensysteme die Sicherheit anderer Verkehrsteil-nehmenden erhöhen.

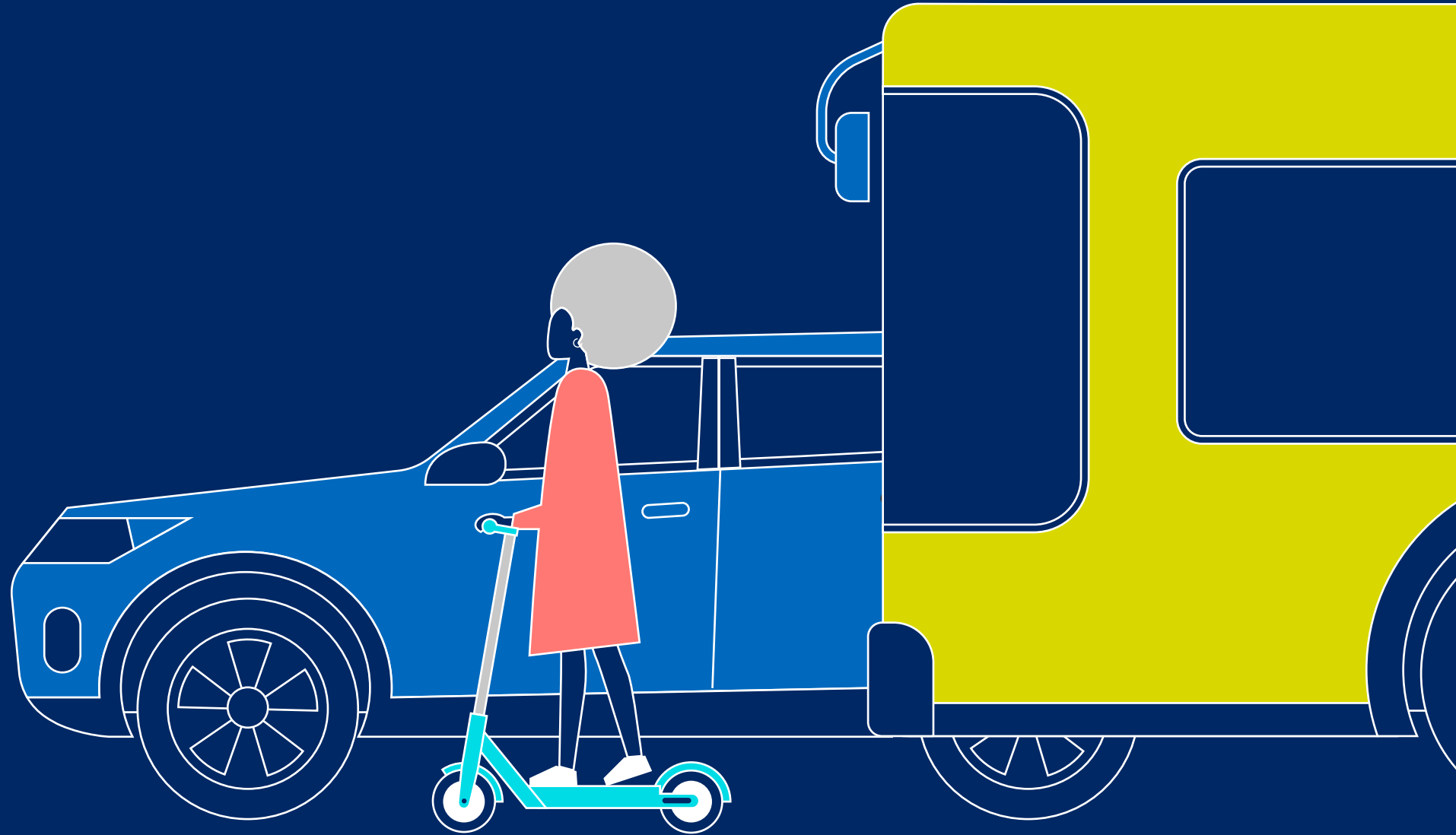
74%

bezweifeln, dass autonome Fahr-zeuge komplexe Verkehrssituationen bewältigen können.



Mobilitätsverhalten

1



Verfügbarkeit individueller Verkehrsmittel

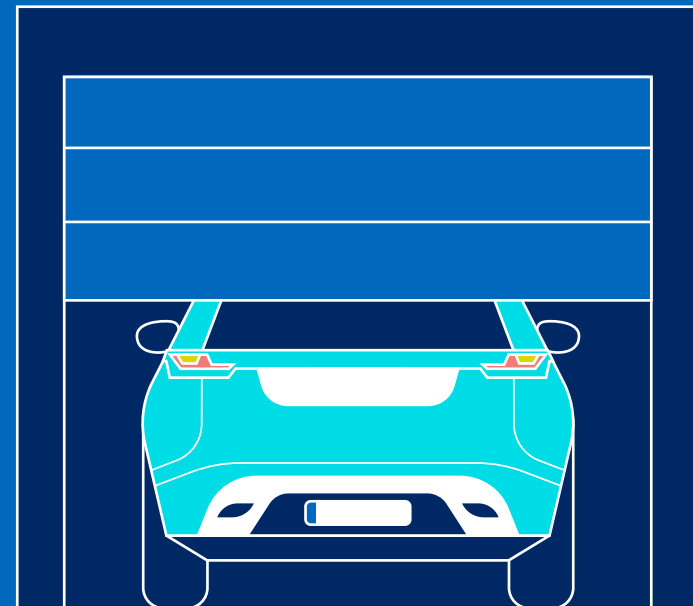
Vier von fünf Befragten besitzen ein Auto »

Haushalte verfügen häufig über mehrere Fahrzeuge »

Elektroautos verharren in der Nische »

Jede:r fünfte Befragte besitzt ein Elektrorad »

1.1



Vier von fünf Befragten besitzen ein Auto

Besitzen Sie ein Auto?

80%

der Befragten besitzen aktuell einen oder mehrere Pkw.

20%

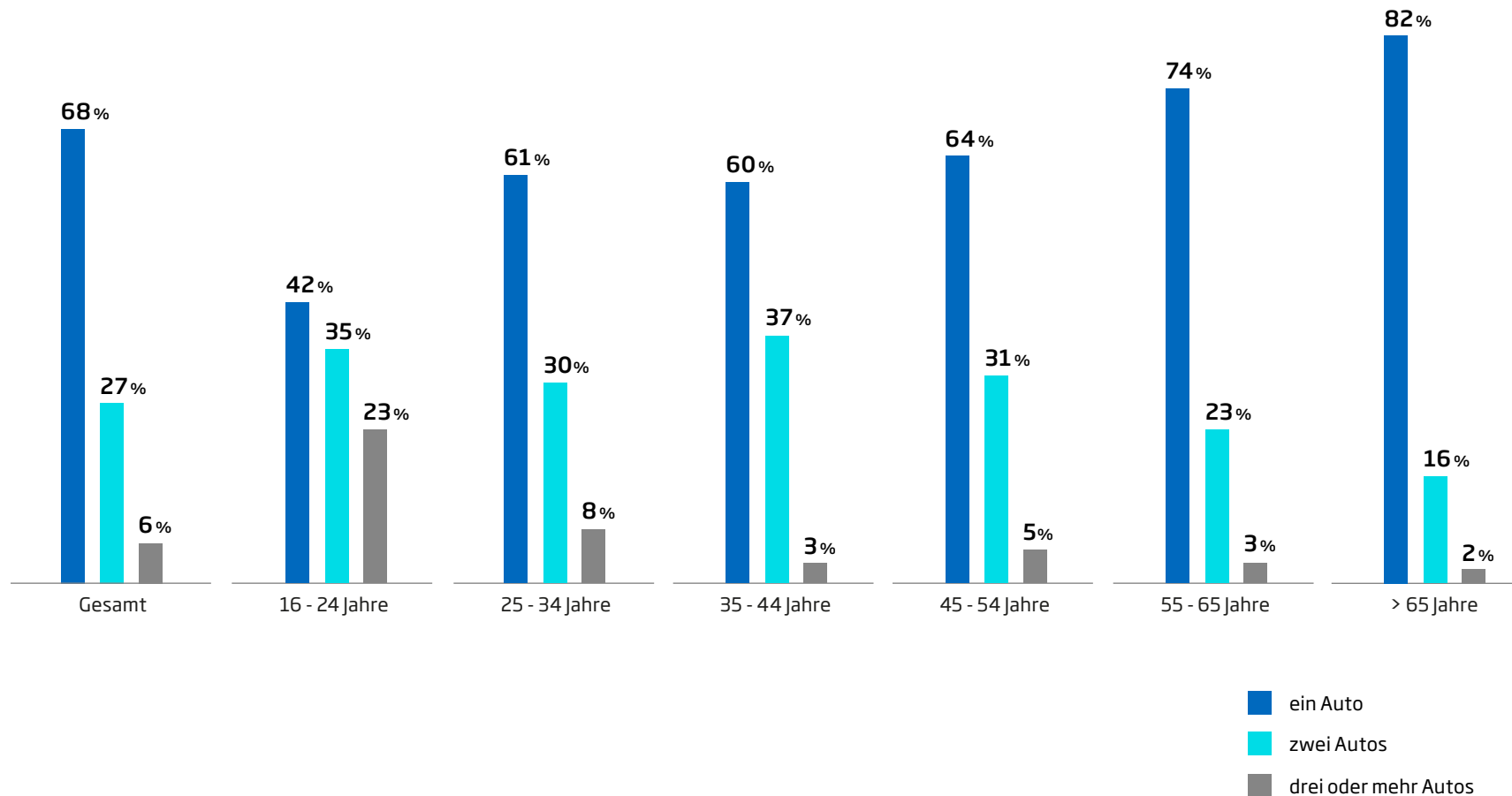
besitzen keinen eigenen Pkw.

Der eigene Pkw ist für die Mehrheit selbstverständlich - besonders hoch ist der Anteil der Autobesitzer:innen in dünn besiedelten Regionen.

Ein Leben ohne eigenes Auto - nur für eine Minderheit ist das die Realität. Ein Fünftel der Befragten (20 Prozent) verzichtet auf den Besitz eines Pkw. Vier Fünftel dagegen haben mindestens ein Auto. Besonders hoch ist der Anteil der Pkw-Besitzer:innen in Orten mit unter 20.000 Einwohnern (90 Prozent). Weniger häufig ist der eigene Pkw in Städten ab 500.000 Einwohner:innen (74 Prozent).

Haushalte verfügen häufig über mehrere Fahrzeuge

Wie viele Autos besitzt Ihr Haushalt insgesamt?



Ein Drittel der Auto-Haushalte hat mehr als einen Pkw.

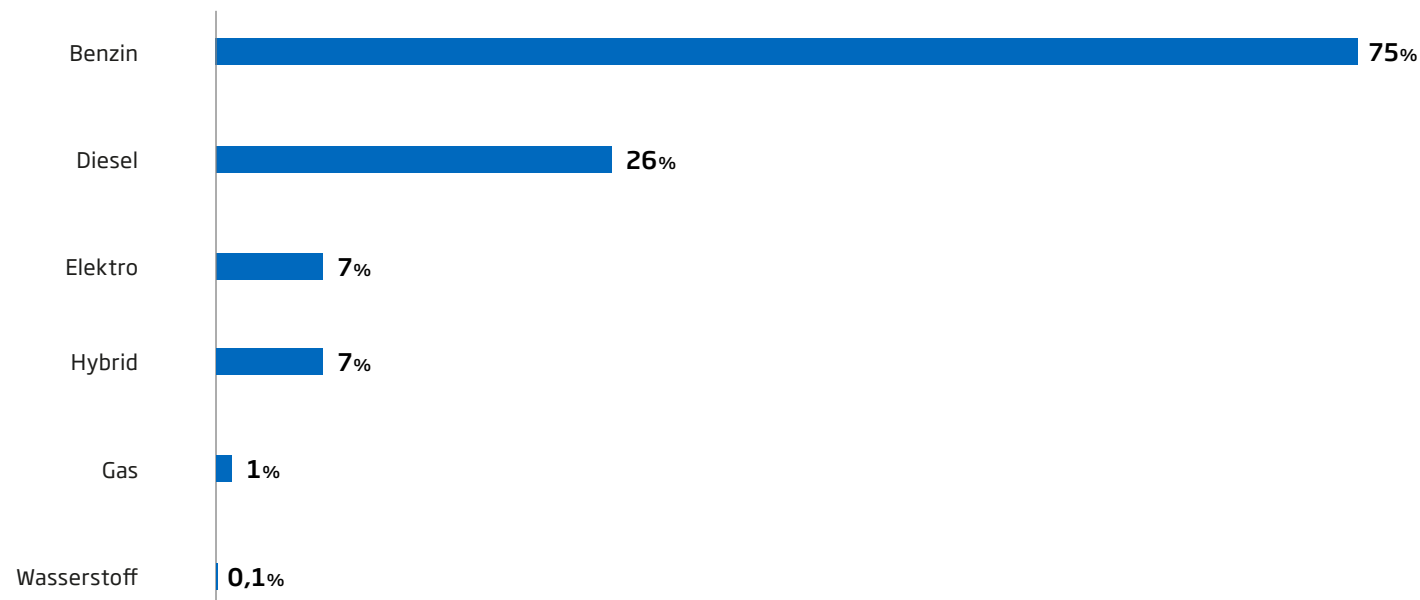
Ein Fahrzeug genügt in vielen Haushalten nicht. Ein Drittel der Autobesitzer:innen (33 Prozent) gibt an, dass ihr Haushalt zwei oder mehr Pkw besitzt. Bei den 16- bis 24-jährigen sind es sogar knapp zwei Drittel (58 Prozent), die im Haushalt mehr als ein Auto haben. Hier ist der Anteil jüngerer Fahrer:innen sehr hoch, die noch bei ihren Eltern oder in einer Wohngemeinschaft leben. Am niedrigsten ist der Wert bei den über 65-jährigen (18 Prozent). Mindestens zwei Autos haben Befragte mit einem hohen Monatseinkommen von mehr als 3.000 Euro überdurchschnittlich oft (45 Prozent). Bei mittleren und geringen Einkommen liegt der Wert deutlich niedriger (24 bzw. 21 Prozent).

Frage: Wie viele Autos besitzt Ihr Haushalt insgesamt?

Basis: Alle Befragten, die mindestens einen Pkw im Haushalt besitzen (n=1.998), Abweichung von 100 Prozent rundungsbedingt

Elektroautos verharren in der Nische

Welche Antriebsart haben die Autos in Ihrem Haushalt?

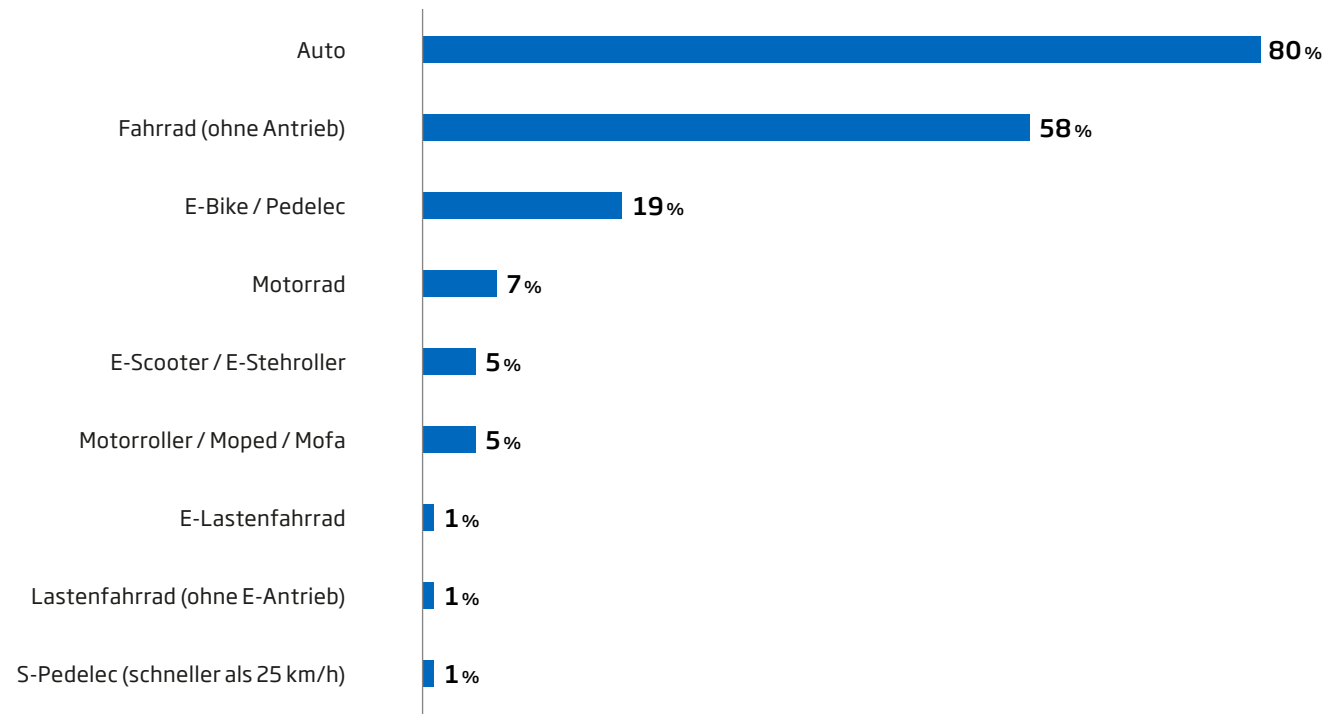


Konventionelle Antriebe dominieren bei Privatnutzung - allen voran der Benziner

Autofahrer:innen in Deutschland sind vor allem mit konventionellen Motoren unterwegs. Drei Viertel (75 Prozent) der Fahrzeuge sind Benziner. Auf rund ein Viertel kommen Diesel-Pkw (26 Prozent). Mit deutlichem Abstand folgen E-Autos und Hybrid-Fahrzeuge (je 7 Prozent). Gasantriebe (1 Prozent) spielen ebenso eine untergeordnete Rolle wie Wasserstoffantriebe (0,1 Prozent).

Jede:r fünfte Befragte besitzt ein Elektrorad

Welches der folgenden Fortbewegungsmittel besitzen Sie?

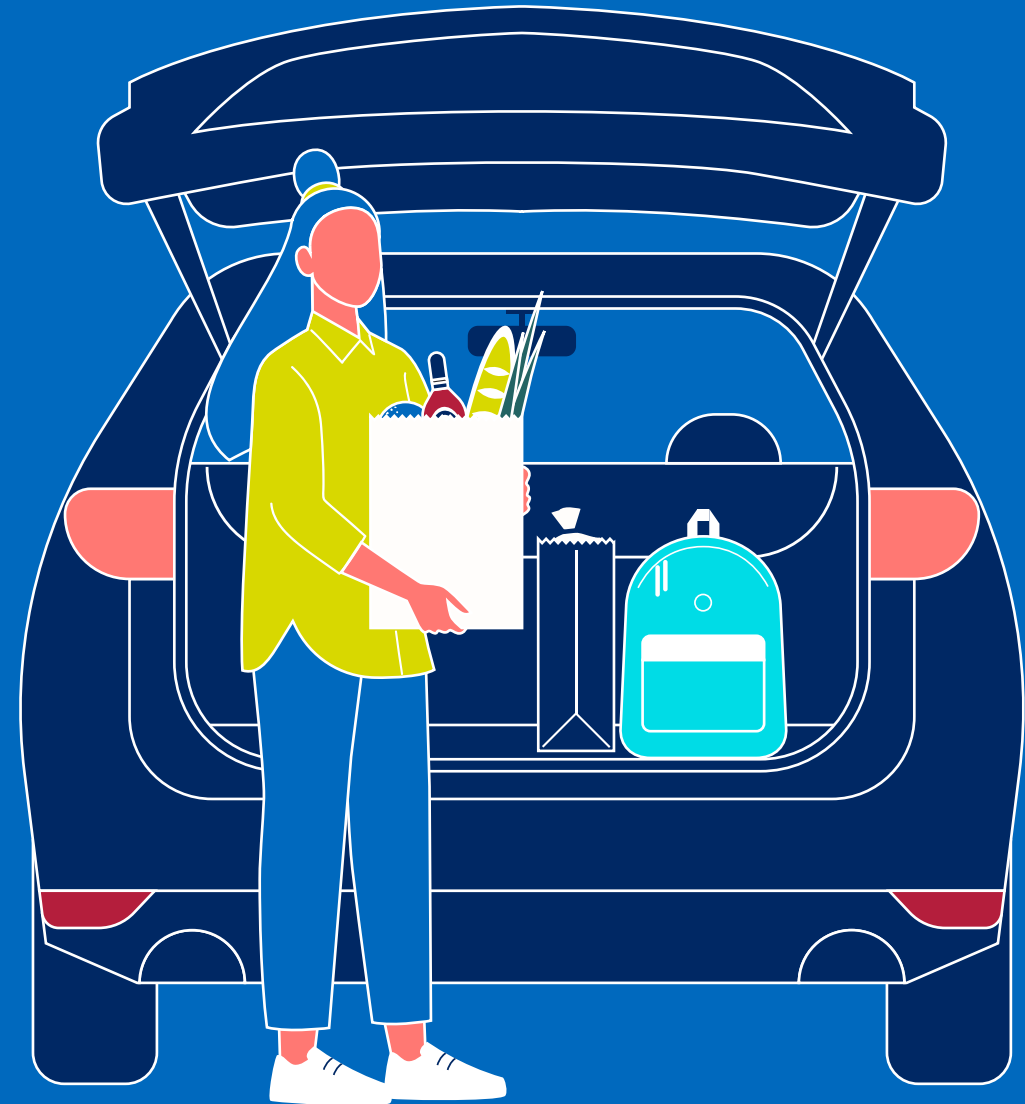


Nach Autos sowie Fahrrädern belegen E-Bikes und Pedelecs Platz drei in der Rangliste der Verkehrsmittel im Besitz von Privatpersonen.

Bei Zweirädern haben elektrische Antriebe einen höheren Stellenwert als bei Autos. Knapp jeder fünfte Befragte (19 Prozent) hat ein E-Bike oder Pedelec und 1 Prozent ein schnelles S-Pedelec. Dabei ist der Abstand zum Auto als beliebtestem Verkehrsmittel (80 Prozent) immer noch beträchtlich. Ein klassisches Fahrrad besitzen knapp drei von fünf Befragten (58 Prozent), 7 Prozent haben ein Motorrad und weitere 5 Prozent ein leichteres motorisiertes Zweirad wie Motorroller, Moped oder Mofa. Immerhin 5 Prozent besitzen einen E-Scooter bzw. E-Stehroller, die erst seit dem Jahr 2019 auf öffentlichen Straßen gefahren werden dürfen. Ein Lastenrad mit oder ohne E-Antrieb besitzen derzeit 2 Prozent der Bevölkerung.

Verkehrsmittelnutzung

- Wunsch nach Flexibilität und Unabhängigkeit »
- Kaum Bewegung: Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel »
- Auto: Zwang oder Wunsch? »
- In Metropolen sind weniger auf ein Auto angewiesen »
- Vielfältige Gründe für das Fahrrad »
- Jede:r fünfte Befragte fühlt sich auf dem Rad unsicher »



1.2

Wunsch nach Flexibilität und Unabhängigkeit

Am wichtigsten ist mir, dass ...



58%

... ich möglichst flexibel und unabhängig bin.



29%

... ich mich bewege bzw. an der frischen Luft bin.



41%

... ich möglichst schnell mein Ziel erreiche.



29%

... es möglichst wenig kostet.



41%

... ich verlässlich bzw. planbar unterwegs bin.



22%

... ich möglichst komfortabel unterwegs bin.



30%

... ich möglichst sicher unterwegs bin.



20%

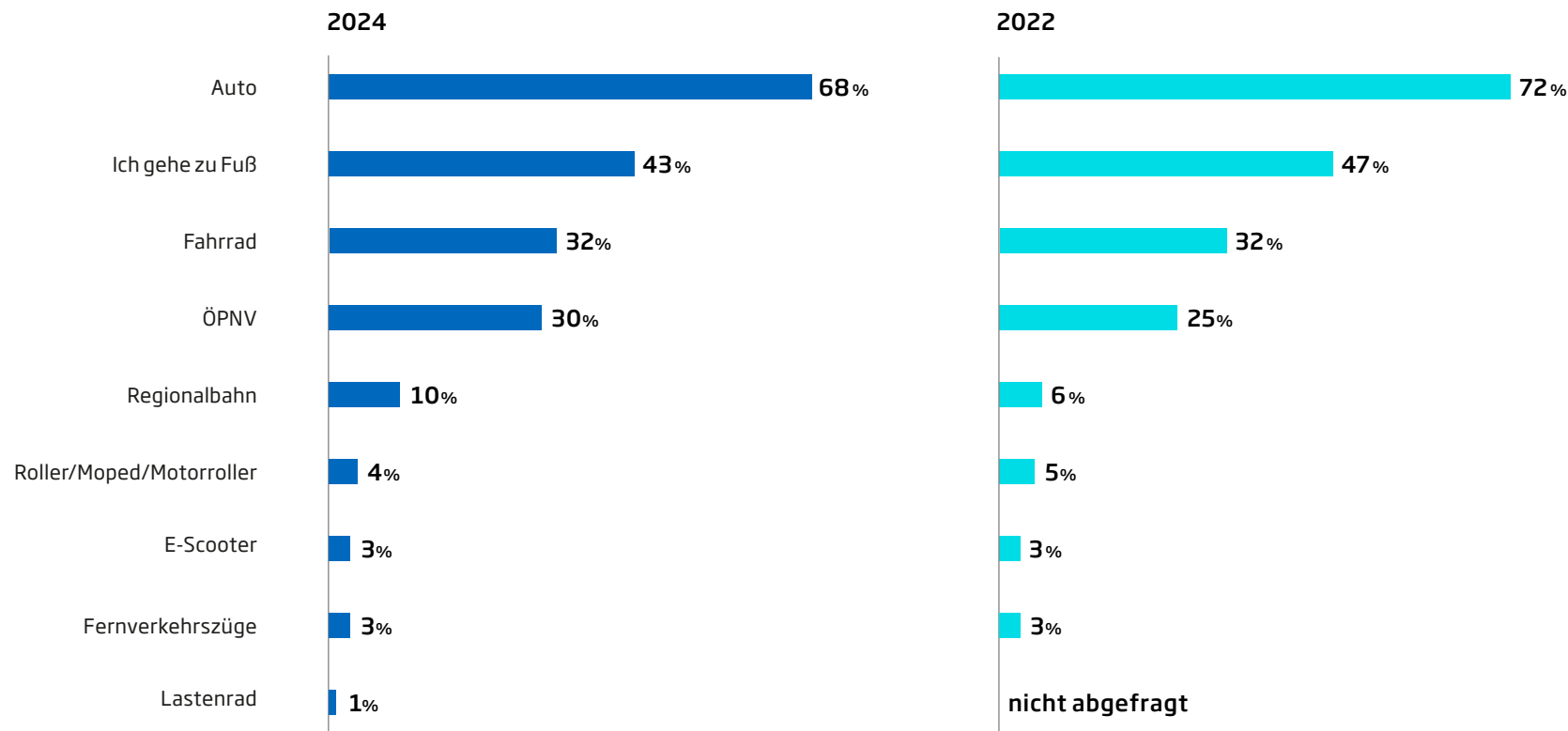
... ich möglichst umweltfreundlich unterwegs bin.

Umweltfreundlichkeit spielt für die meisten bei der Mobilität eine untergeordnete Rolle - besonders wichtig sind dagegen Flexibilität und Unabhängigkeit.

Schnell mal Einkaufen fahren, spontan Freunde besuchen: Flexible Verfügbarkeit hat bei der individuellen Mobilität höchste Priorität. Bei der Frage nach den drei wichtigsten Präferenzen liegt der Wunsch nach Flexibilität und Unabhängigkeit vorne. Das schnellstmögliche Erreichen des Ziels sowie die Verlässlichkeit und Planbarkeit folgen gleichrangig. Aber auch der Wunsch nach Sicherheit und möglichst geringe Kosten spielen für viele eine wichtige Rolle. Komfort und Umweltfreundlichkeit bei ihrer persönlichen Mobilität liegen in diesem Ranking am Schluss.

Kaum Bewegung: Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie an ein einem gewöhnlichen Werktag?

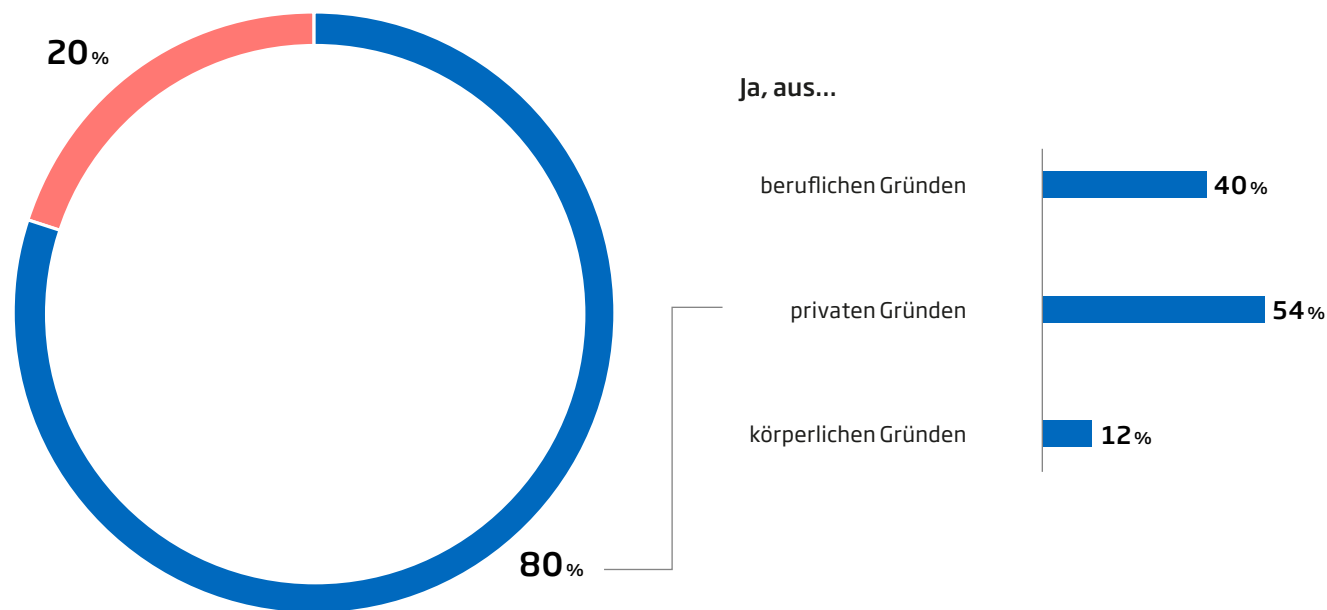


Das Auto dominiert im Alltag. Die wichtigsten Alternativen: zu Fuß gehen, Radfahren oder den ÖPNV nutzen.

Das Auto ist das wichtigste Verkehrsmittel im Alltag (68 Prozent). Doch auch zu Fuß (43 Prozent) und mit dem Fahrrad (32 Prozent) ist ein beträchtlicher Teil der Befragten an Werktagen regelmäßig unterwegs. Dabei ist der Anteil der Fußgänger:innen im Vergleich zu den Vorjahren leicht rückläufig. Der Anteil der Radfahrer:innen ist im Vergleich zur Studie 2022 unverändert. Knapp jeder dritte Befragte nutzt den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - Frauen (34 Prozent) etwas häufiger als Männer (27 Prozent). Befragte, die kein Auto besitzen, gehen entweder zu Fuß (64 Prozent), setzen auf den ÖPNV (64 Prozent) oder nutzen ein Fahrrad oder E-Bike (33 Prozent).

Auto: Zwang oder Wunsch?

Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Kraftfahrzeug angewiesen?



■ Ja
■ Nein

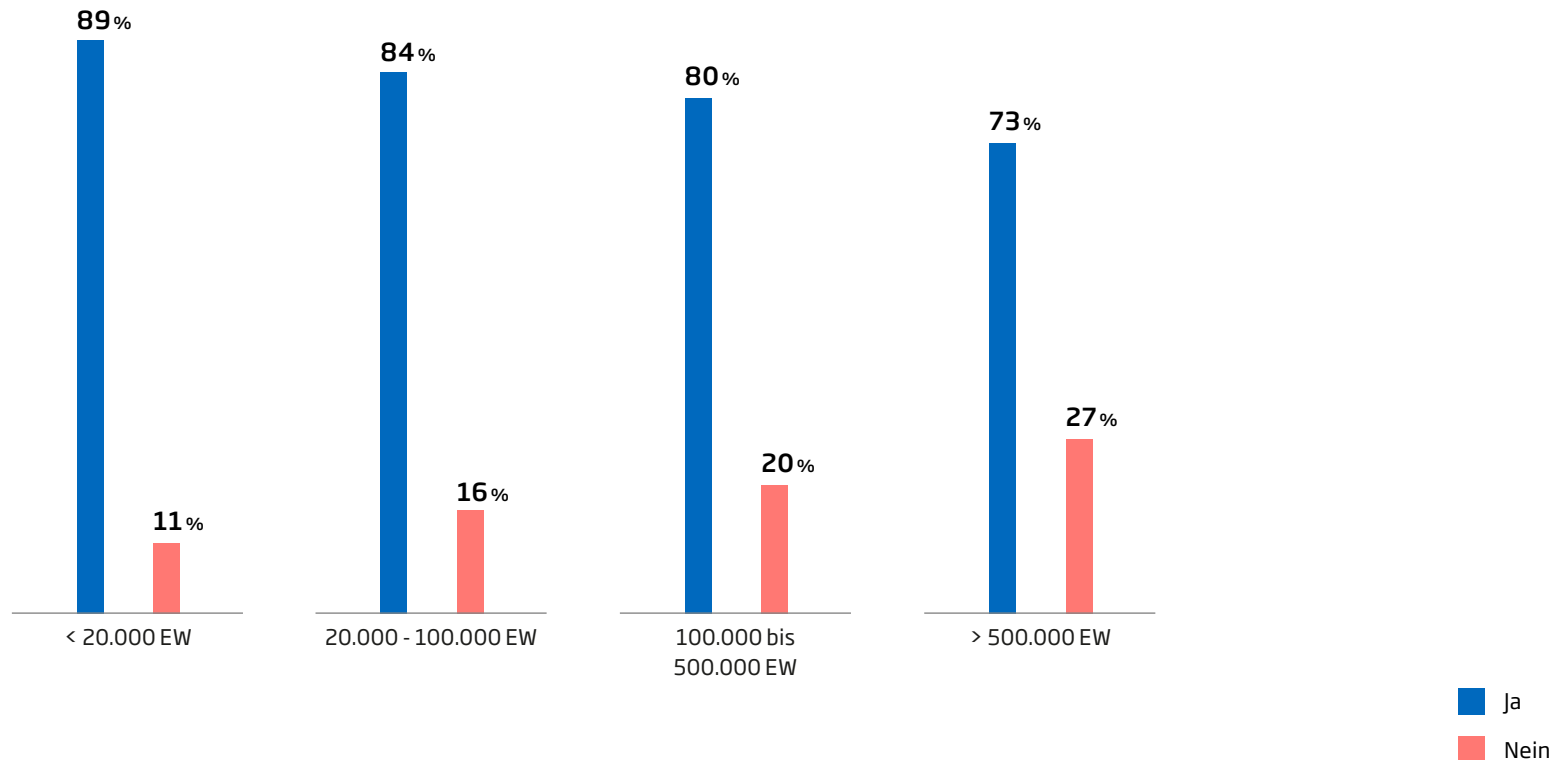
Frage: Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Kraftfahrzeug angewiesen? Mehrfachantworten möglich
Basis: Alle Befragten, die mindestens ein Auto besitzen (n=1.998)

Ohne den eigenen Pkw geht es nicht - das sagt eine deutliche Mehrheit der Befragten. Dabei spielen sowohl berufliche als auch private Gründe eine wichtige Rolle.

Der Weg zur Kinderbetreuung, zum nächsten Supermarkt oder zur Arbeit - die Mehrheit der Autobesitzer:innen (80 Prozent) ist zwingend auf das private Kraftfahrzeug angewiesen. Ausschlaggebend dafür sind bei mehr als jedem zweiten Befragten private Gründe (54 Prozent), zum Beispiel, weil Einkaufsmöglichkeiten oder Kinderbetreuung nur schwer anders zu erreichen sind. Vier von zehn Befragten sind aus beruflichen Gründen auf das Auto angewiesen (40 Prozent). Körperliche Gründe nennt rund jede:r achte Befragte (12 Prozent).

In Metropolen sind weniger auf ein Auto angewiesen

Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Kraftfahrzeug angewiesen?

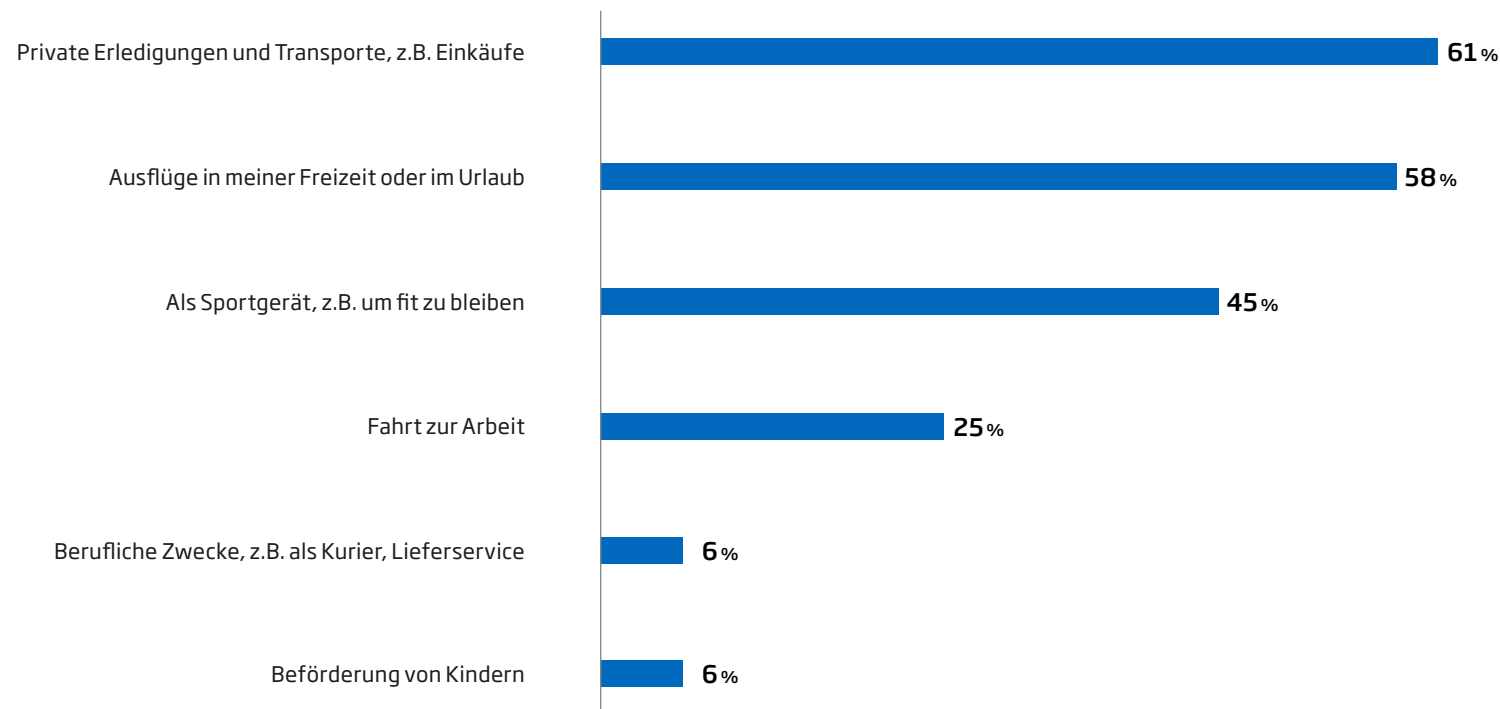


Mit zunehmender Bevölkerungsdichte sinkt die Abhängigkeit vom eigenen Kraftfahrzeug.

Kürzere Wege zum Einkaufen, ein besseres ÖPNV-Netz: Je mehr Einwohner:innen eine Kommune hat, desto leichter fällt es, auf den privaten Pkw zu verzichten. So geben knapp drei Viertel der befragten Autobesitzer:innen (73 Prozent) in Städten mit mehr als 500.000 Einwohner:innen an, dass sie zwingend auf ihr Fahrzeug angewiesen sind. In Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohner:innen sagen das mehr als vier von fünf Befragten (89 Prozent).

Vielfältige Gründe für das Fahrrad

Für welche Zwecke benutzen Sie Ihr Fahrrad bzw. E-Fahrrad?

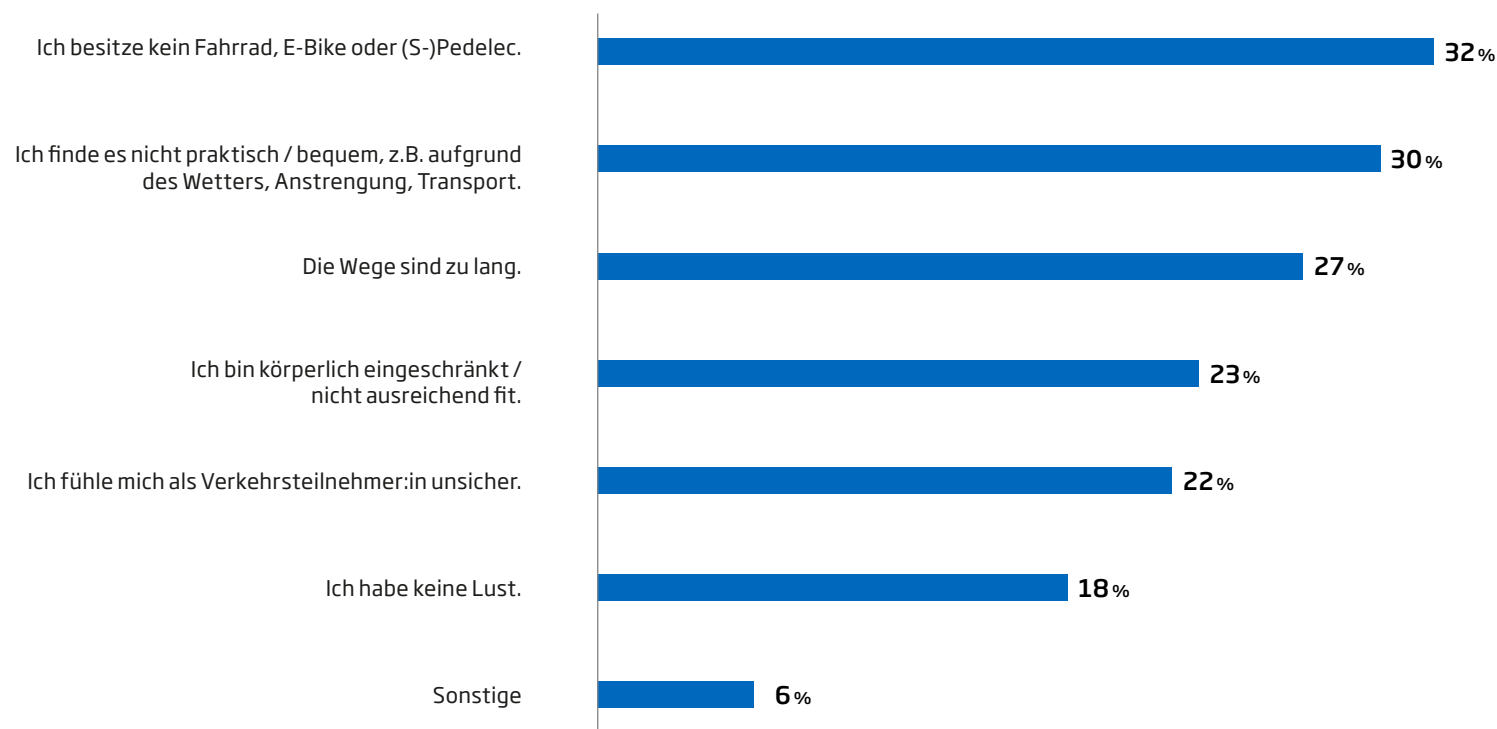


Bei der Fahrt zur Arbeit spielen Fahrräder eine untergeordnete Rolle. Vor allem wird das Zweirad - mit oder ohne E-Antrieb - für Erledigungen, zur Erholung oder für die Fitness genutzt.

Zum Einkauf auf zwei Rädern - für den Großteil (61 Prozent) der Besitzer:innen eines Fahrrads oder E-Bikes ist das alltäglich. Eine Mehrheit (58 Prozent) von ihnen nutzt das Rad auch für Ausflüge in der Freizeit oder im Urlaub. Knapp die Hälfte (45 Prozent) fährt Fahrrad, um fit zu bleiben. Den Weg zur Arbeit dagegen legt nur ein Viertel (25 Prozent) der Fahrradbesitzer:innen mit dem Rad zurück. Immerhin 6 Prozent sind beruflich mit dem Fahrrad unterwegs, zum Beispiel als Kurier.

Jede:r fünfte Befragte fühlt sich auf dem Rad unsicher

Warum nutzen Sie ein Fahrrad bzw. E-Fahrrad selten bzw. überhaupt nicht?

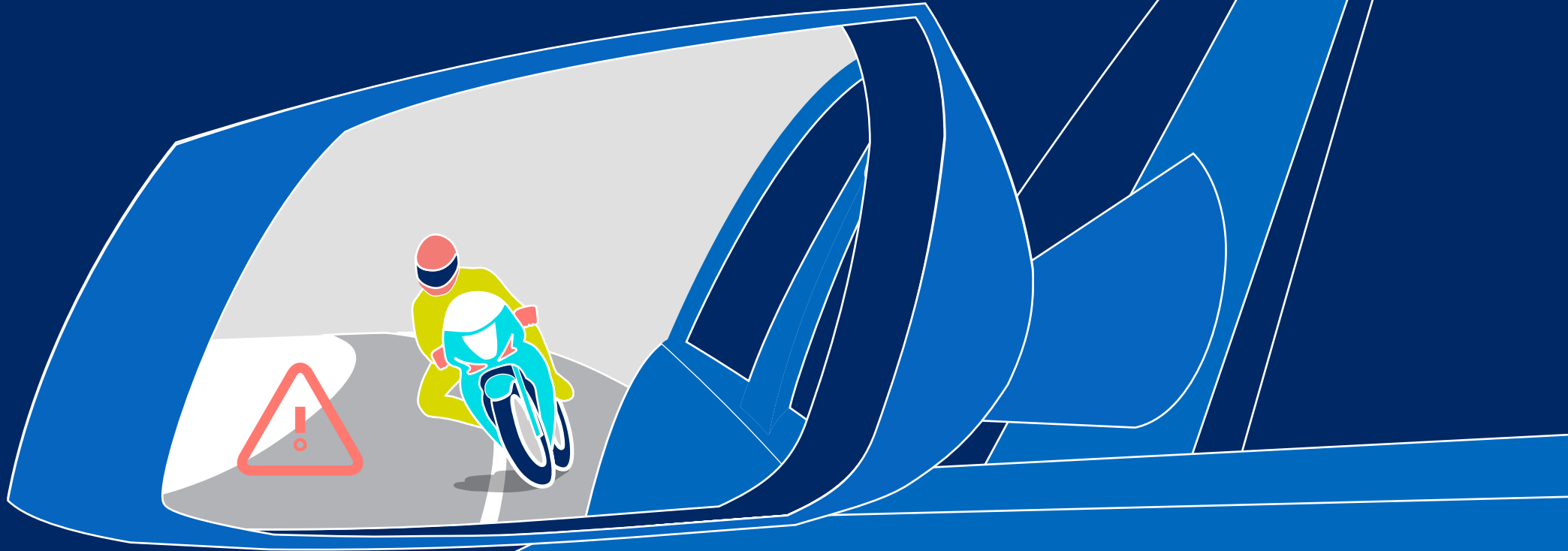


Schlechtes Wetter, zu anstrengend, lange Wege - die Gründe dafür, dass Fahrrad oder E-Bike selten oder gar nicht genutzt werden, sind vielfältig. Auch Sicherheitsbedenken spielen eine Rolle.

Gut sechs von zehn Befragten besitzen ein Fahrrad, nutzen es aber nur maximal einmal im Monat (61 Prozent). In dieser Gruppe ist Unsicherheit als Verkehrsteilnehmer:in für gut ein Fünftel (22 Prozent) ein Grund, Fahrrad, E-Bike oder Pedelec nur selten zu nutzen oder ganz zu meiden. Etwas häufiger halten Wetter oder die nötige Anstrengung (30 Prozent) sowie zu lange Wege (27 Prozent) vom Radfahren ab. Wichtigster Hindernisgrund: Die Befragten haben gar kein Rad (32 Prozent). Knapp jeder Vierte (23 Prozent) tritt nur selten in die Pedale, weil körperliche Einschränkungen oder eine nicht ausreichende Fitness das Fahrradfahren verhindern.

Sicher unterwegs

2





Sicherheitsempfinden

Radfahrer:innen in Gefahr »

Schwächere unzureichend geschützt »

Viele Zweirad-Fahrer:innen fühlen sich unsicher »

Externe Faktoren bestimmen das Sicherheitsgefühl auf dem Rad »

Infrastruktur nur ein Faktor für mehr Sicherheit im Radverkehr »

Fehlverhalten anderer macht Fußgänger:innen Angst »

Mehr sichere Überwege sollen Fußgänger:innen schützen »

Im Auto oder auf dem Motorrad: Was beeinflusst das Sicherheitsgefühl? »

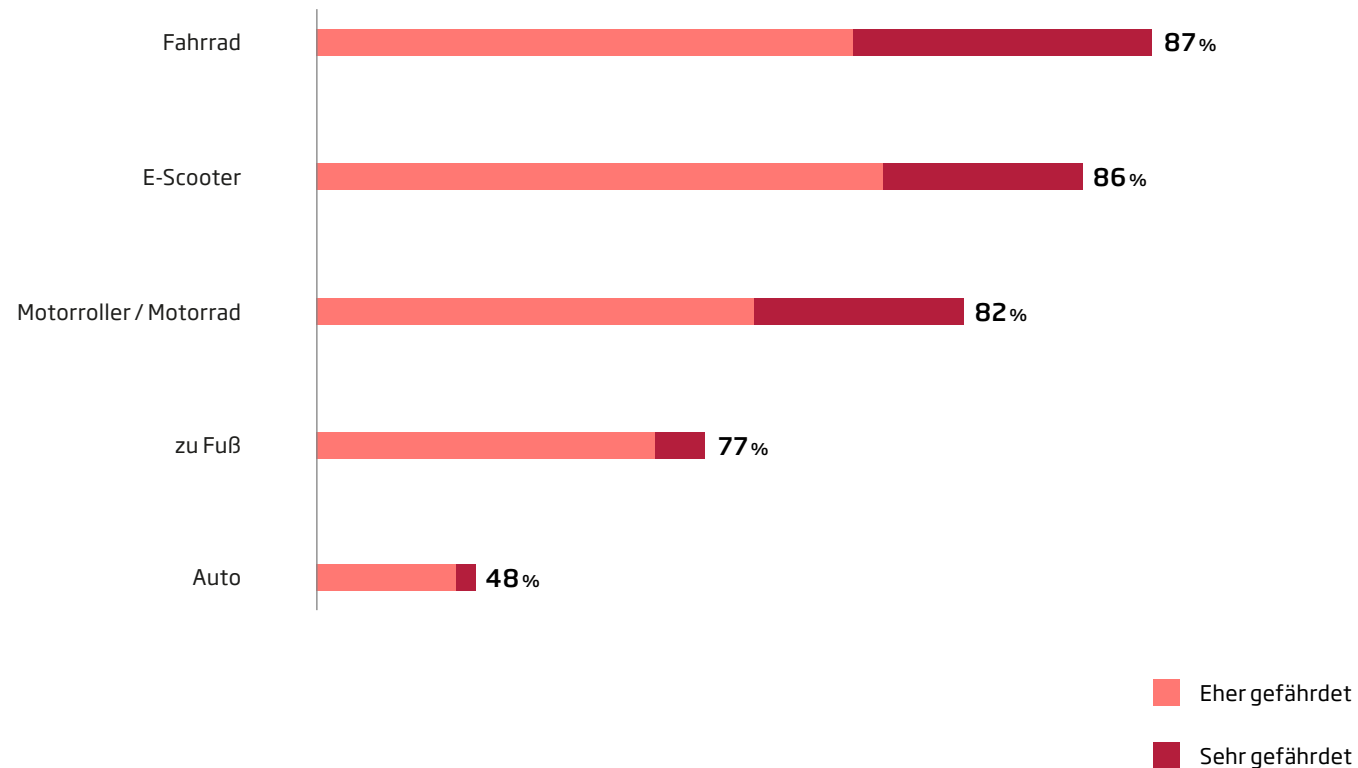
Mehrheit sieht höheres Aggressionslevel »

2.1



Radfahrer:innen in Gefahr

Wie gefährdet sind Verkehrsteilnehmende mit den folgenden Fortbewegungsmitteln?

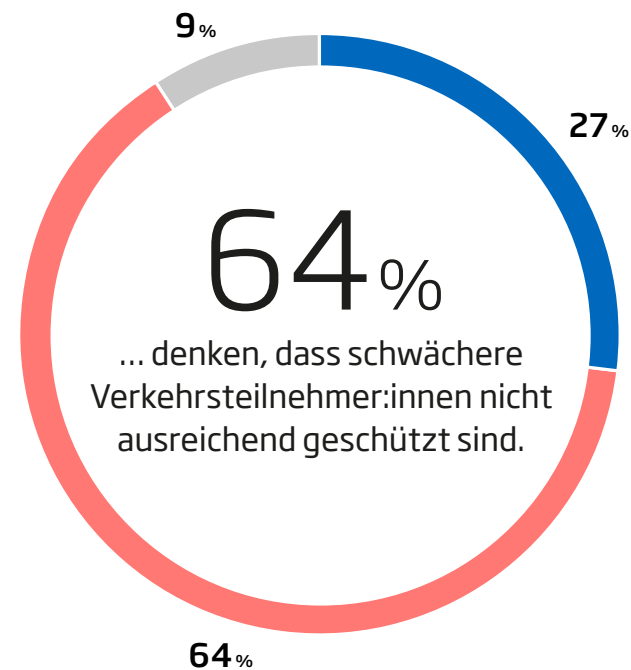


Fahrräder und E-Scooter werden als am gefährlichsten für die Nutzer:innen betrachtet. Autos dagegen nehmen die Befragten als vergleichsweise sicher wahr.

Ob mit oder ohne Motor: Zweiräder werden als diejenigen Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Gefahrenpotenzial für die Nutzer:innen betrachtet. Fahrrad (87 Prozent) und E-Scooter (86 Prozent) liegen nahezu gleichauf – wer mit ihnen unterwegs ist, wird von der breiten Mehrheit der Befragten als gefährdet oder sehr gefährdet angesehen. Es folgen mit nahezu ähnlich hohem Wert Motorrad und Motorroller (82 Prozent). Fußgänger:innen werden von mehr als drei Viertel der Befragten als gefährdet betrachtet. Als weniger hoch wird die Gefahr dagegen beim Autofahren (48 Prozent) erachtet. Hier sehen deutlich mehr Frauen (52 Prozent) ein hohes Gefahrenpotenzial im Vergleich zu Männern (43 Prozent).

Schwächere unzureichend geschützt

Finden Sie, dass Kinder, Ältere sowie Personen mit Beeinträchtigungen im Straßenverkehr ausreichend geschützt sind?



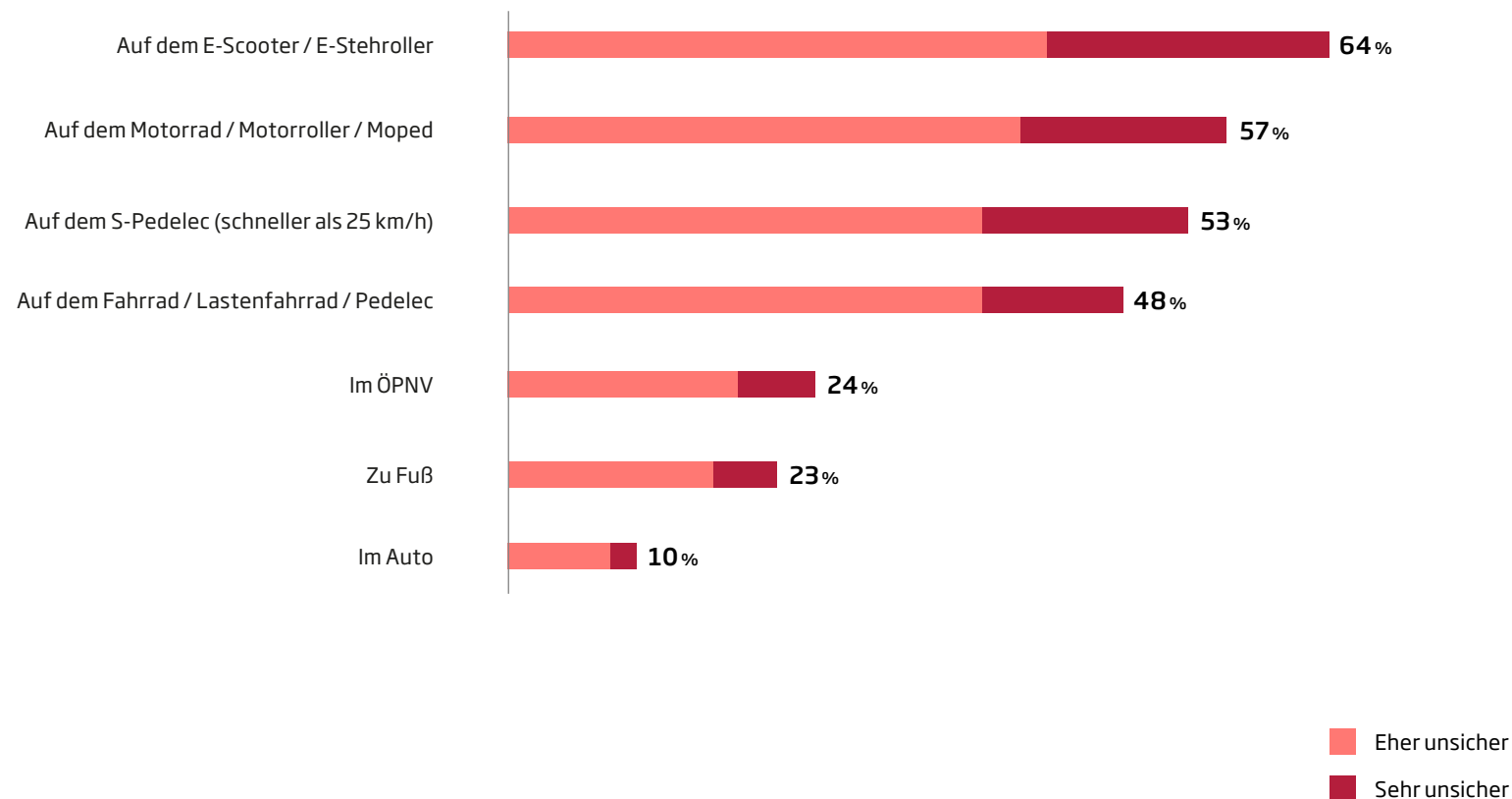
- Ja
- Nein
- Weiß nicht

Eine deutliche Mehrheit betrachtet den Schutz gefährdeter Gruppen im Straßenverkehr als nicht ausreichend.

Es scheint einen breiten gesellschaftlichen Konsens zu geben, dass im Straßenverkehr die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern, Älteren sowie Personen mit Beeinträchtigungen nicht ausreichend erfüllt werden. Fast zwei Drittel der Befragten (64 Prozent) sind der Ansicht, dass schwächere Verkehrsteilnehmer:innen nicht genug geschützt sind. Frauen sind mit einem Anteil von 68 Prozent signifikant häufiger dieser Meinung als Männer mit 59 Prozent. Nur rund ein Viertel (27 Prozent) hält den Schutz für angemessen, 9 Prozent sind unschlüssig.

Viele Zweirad-Fahrer:innen fühlen sich unsicher

Wie sicher fühlen Sie sich generell...?

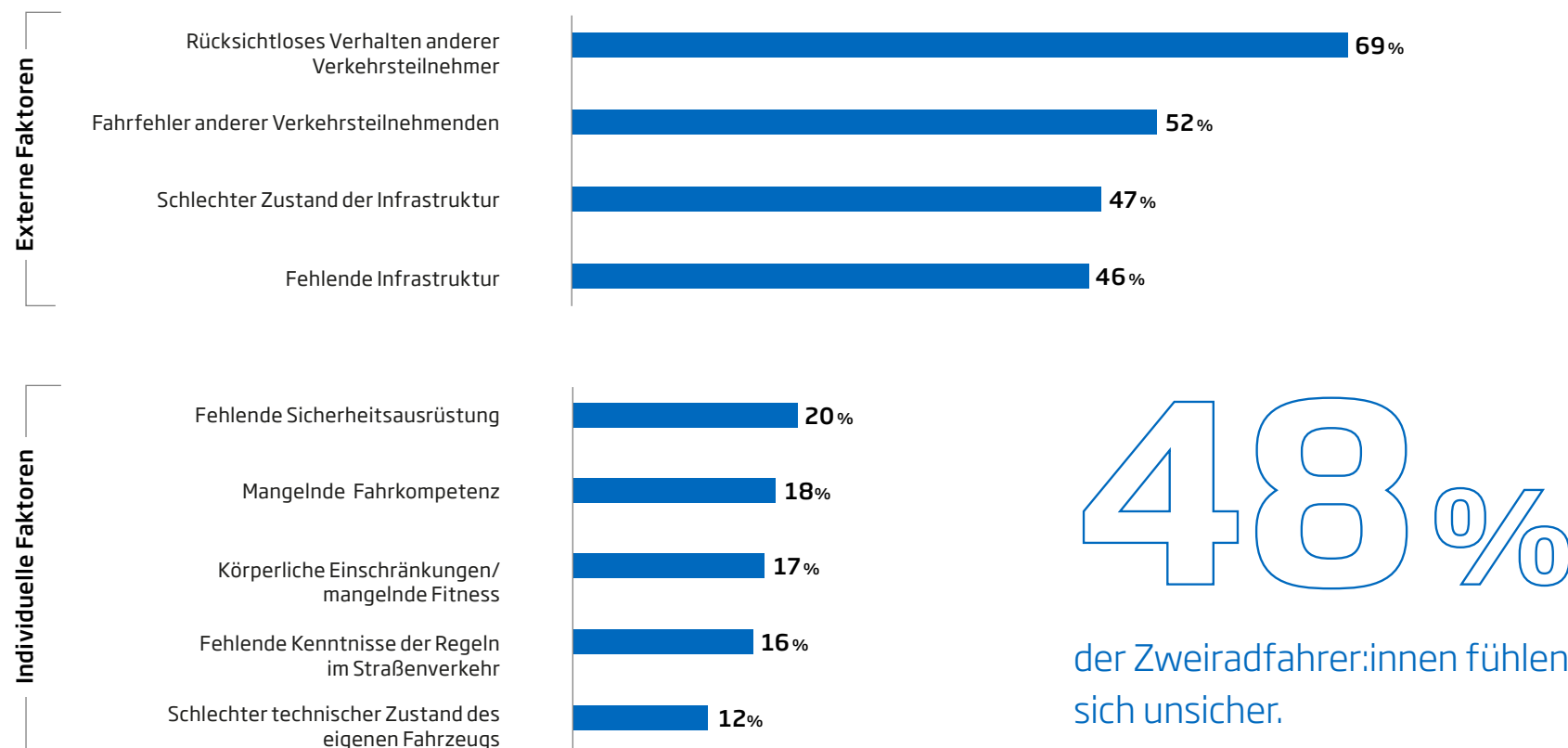


Mit dem Auto verbindet eine breite Mehrheit ein hohes Sicherheitsgefühl - im Gegensatz zu Zweirädern.

Wer auf zwei Rädern unterwegs ist, fühlt sich am ehesten unsicher: Fast zwei von drei Nutzer:innen von E-Scootern fühlen sich auf dem Stehroller „eher unsicher“ oder „sehr unsicher“ (64 Prozent). Bei den befragten Fahrer:innen von Motorrädern oder Motorrollern ist das bei gut der Hälfte der Fall (57 Prozent). Auch fast jede:r zweite Nutzer:in eines normalen Fahrrads, eines Pedelecs oder eines Lastenrads hat ein latentes Unsicherheitsgefühl (48 Prozent). Immerhin fühlt sich auch fast jede:r fünfte ÖPNV-Nutzer:in nicht wirklich sicher (24 Prozent), wobei neben der Sorge vor einem Unfall auch andere Sicherheitsfaktoren eine Rolle spielen können. Ähnlich geht es gut einem Fünftel der Fußgänger:innen (21 Prozent). Dagegen hat nur jede:r zehnte Autofahrer:in ein Unsicherheitsempfinden.

Externe Faktoren bestimmen das Sicherheitsgefühl auf dem Rad

Was macht Ihnen Angst oder sorgt für Unsicherheit, wenn Sie mit Fahrrad, Pedelec oder E-Scooter im Straßenverkehr unterwegs sind?



Vor allem durch rücksichtsloses Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:innen sehen sich Nutzer:innen von Fahrrädern, Pedelecs und E-Scootern gefährdet.

Es sind vor allem externe Faktoren, die bei Zweirad-Fahrer:innen Ängste wecken. Unter den Befragten, die sich bei der Nutzung von Fahrrad, Lastenrad, E-Bike oder E-Scooter unsicher fühlen, führen dies mehr als zwei Drittel (69 Prozent) auf rücksichtsloses Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:innen zurück. Mehr als die Hälfte (52 Prozent) nennen Fahrfehler anderer als Grund. Und knapp die Hälfte der Befragten (47 Prozent) führt mögliche Gefährdungen auf den schlechten Zustand von Straßen oder Radwegen zurück - oder auf ein Fehlen der Infrastruktur wie Radwege, Markierungen oder Ampelanlagen (46 Prozent). Individuelle Faktoren werden dagegen deutlich seltener genannt: etwa fehlende Sicherheitsausrüstung (20 Prozent) oder mangelnde Fahrkompetenz (18 Prozent).

Infrastruktur nur ein Faktor für mehr Sicherheit im Radverkehr (1/2)

Welche Maßnahmen für mehr Sicherheit im Radverkehr sind Ihrer Meinung nach notwendig?

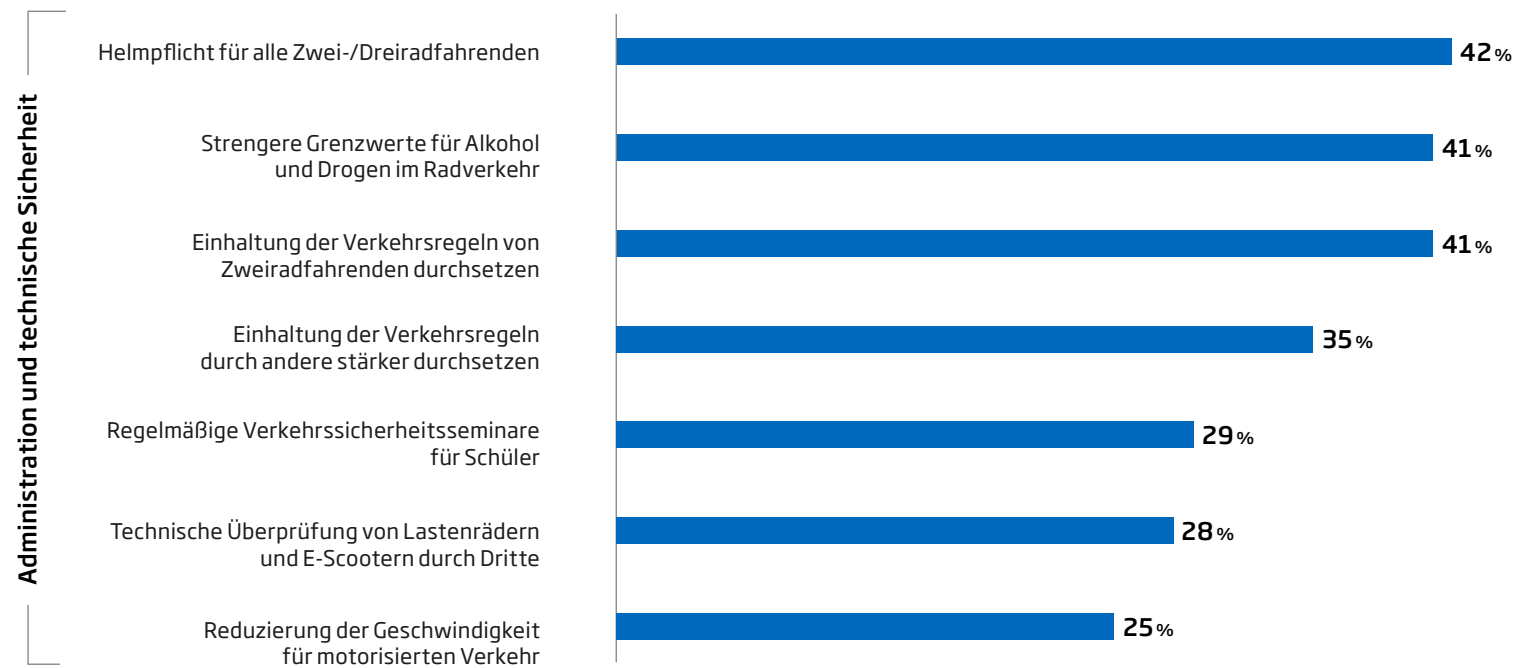


Neben Investitionen in Fahrradwege oder der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen erachten viele Befragte auch neue Vorschriften wie eine Helmpflicht oder strengere Kontrollen als nötig.

Wie lässt sich die Sicherheit im Radverkehr erhöhen? Für die meisten Befragten (46 Prozent) sind vom Autoverkehr getrennte, breitere Radwege dafür notwendig. Besonders viel Zuspruch gibt es hier bei Vielradler:innen, die zumindest wöchentlich unterwegs sind (55 Prozent). Fast jede:r Dritte befürwortet die Einrichtung von Fahrradampeln und eigenen Grünphasen für Radler:innen.

Infrastruktur nur ein Faktor für mehr Sicherheit im Radverkehr (2/2)

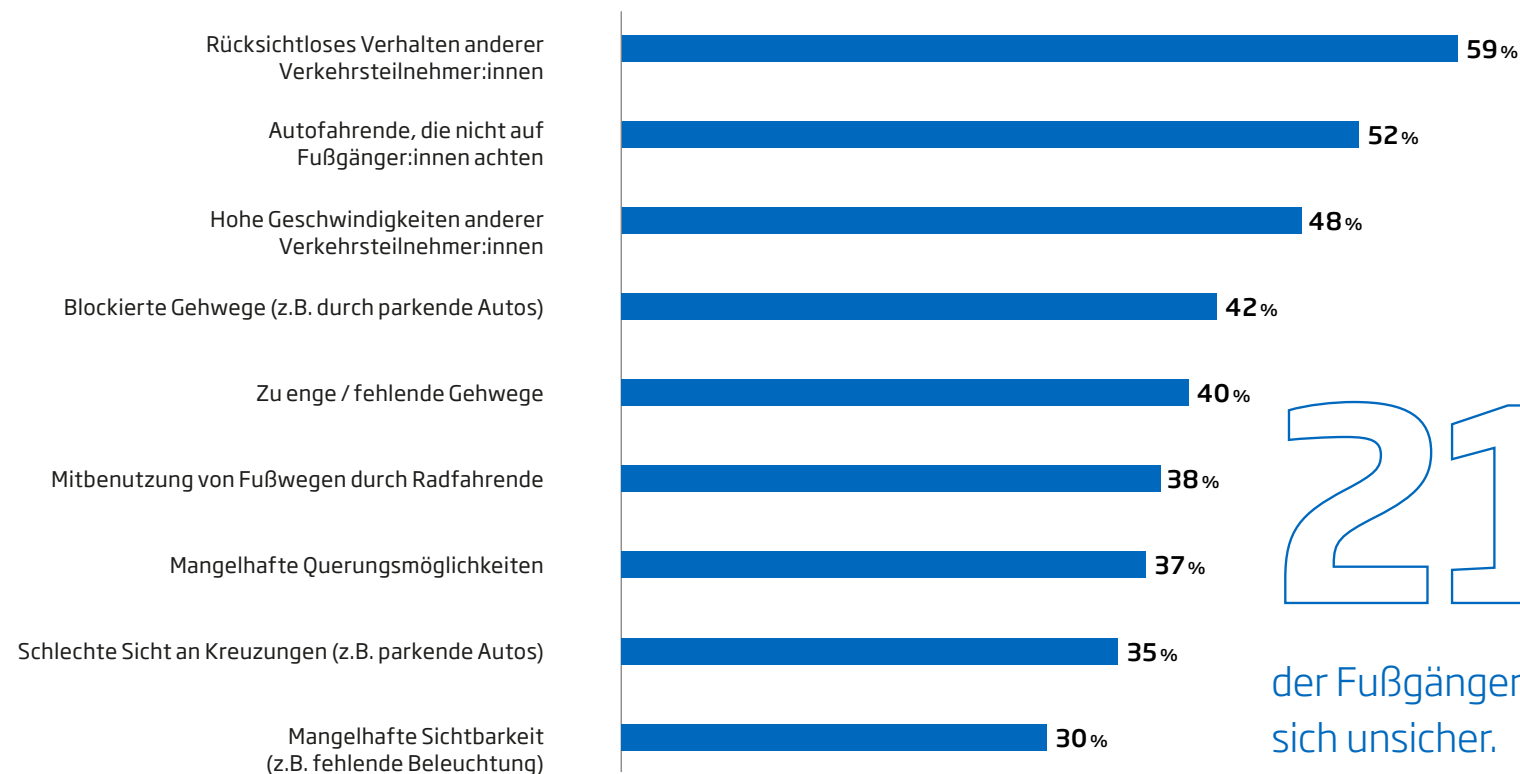
Welche Maßnahmen für mehr Sicherheit im Radverkehr sind Ihrer Meinung nach notwendig?



Vergleichsweise hohe Zustimmung gibt es auch im Bereich Administration und technische Sicherheit. Etwa zwei von fünf Befragten (42 Prozent) fordern mit Blick auf Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter eine Helmpflicht. Ähnlich hoch ist die Unterstützung für strengere Grenzwerte für Alkohol und Drogen beim Radverkehr sowie eine stärkere Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln (je 41 Prozent).

Fehlverhalten anderer macht Fußgänger:innen Angst

Was macht Ihnen Angst oder sorgt für Unsicherheit, wenn Sie zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind?



21%

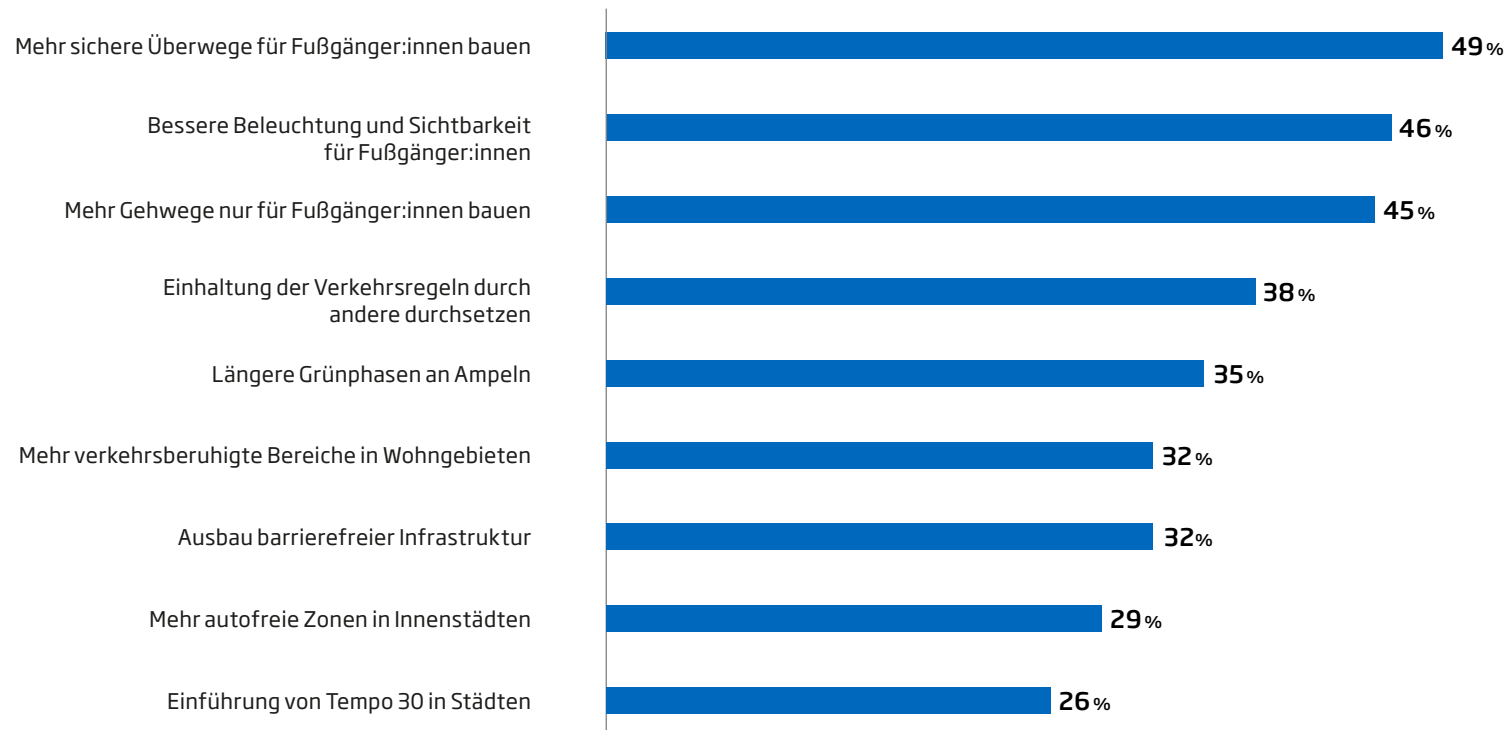
der Fußgänger:innen fühlen sich unsicher.

Wer zu Fuß unterwegs ist, fürchtet besonders Rücksichtslosigkeit und Unaufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer:innen.

Jede fünfte Person, die zu Fuß unterwegs ist, fühlt sich unsicher. Doch was löst Ängste aus? Vor allem ist es das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:innen, das Fußgänger:innen zu schaffen macht. Rund drei von fünf Befragten (59 Prozent) geben rücksichtsloses Verhalten an. Etwa die Hälfte (52 Prozent) nennt Autofahrer:innen, die nicht auf Fußgänger:innen achten. Ebenfalls knapp die Hälfte (48 Prozent) fürchtet zu hohe Geschwindigkeiten anderer. Blockierte Gehwege, etwa durch parkende Autos, abgestellte E-Scooter oder Fahrräder, verunsichern rund zwei von fünf Personen (42 Prozent). Ähnlich viele Befragte beklagen die Mitbenutzung von Fußwegen durch Radfahrende (38 Prozent).

Mehr sichere Überwege sollen Fußgänger:innen schützen

Welche konkreten Maßnahmen sollten ergriffen werden, um die Sicherheit von Fußgänger:innen im Straßenverkehr zu erhöhen?

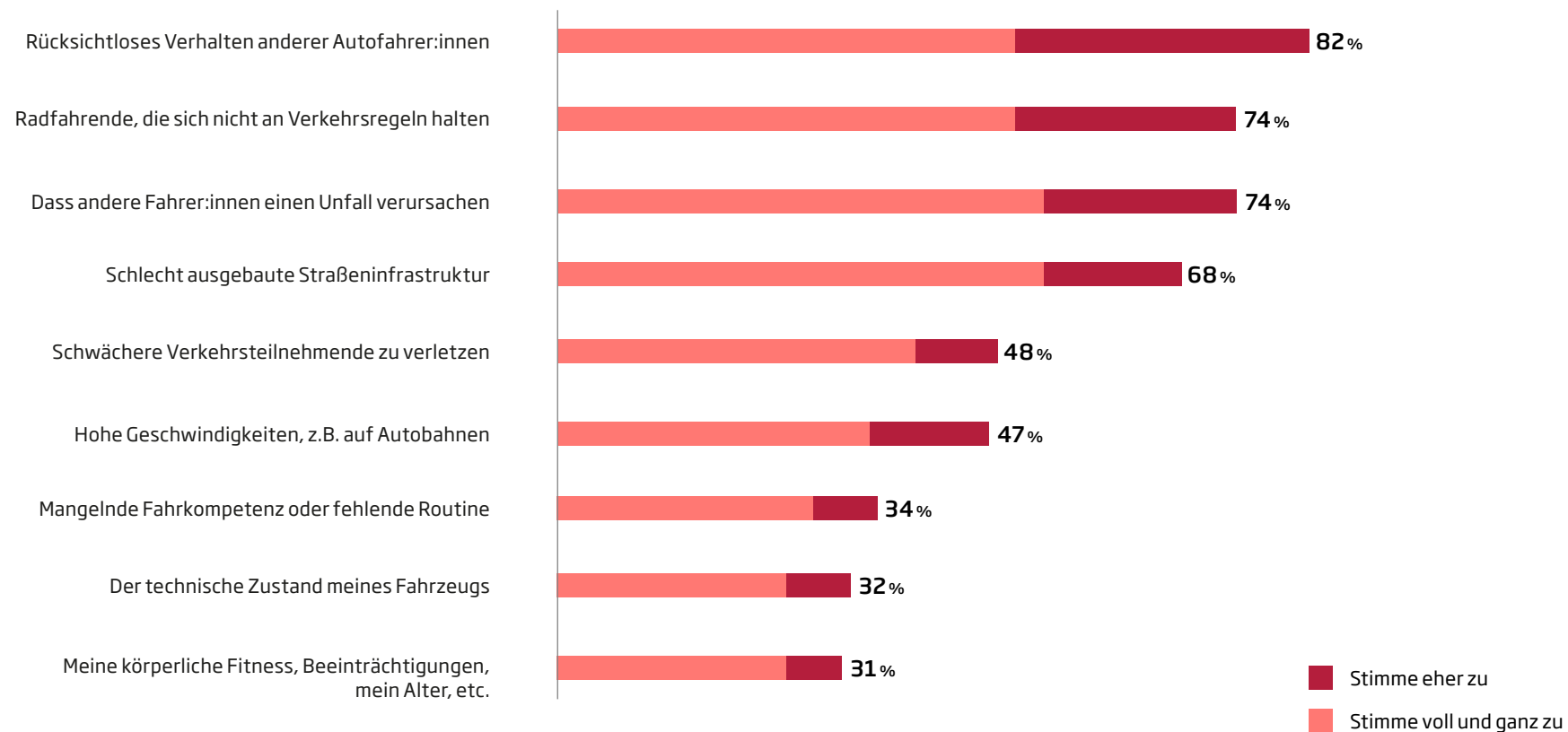


Eine Vielzahl von Maßnahmen für den Schutz von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, findet Zustimmung.

Mehr Zebrastreifen und Mittelinseln – sichere Überwege sind die wichtigste Forderung für den Schutz von Fußgänger:innen im Straßenverkehr. Fast die Hälfte der Befragten stimmt hier zu. Fast genauso viel Zuspruch erhalten bessere Beleuchtung und Sichtbarkeit sowie mehr separate Gehwege. Auch die Ordnungskräfte sind gefragt: Verkehrsregeln etwa mithilfe von mehr Polizeikontrollen besser durchzusetzen – dafür sprechen sich zwei von fünf Befragten aus. Jeweils knapp ein Drittel hält mehr verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten und einen Ausbau barrierefreier Infrastruktur für notwendig. Ein ähnlich hoher Anteil befürwortet mehr autofreie Zonen in Innenstädten. Rund ein Viertel ist für ein generelles Tempolimit von 30 Stundenkilometern in Städten.

Im Auto oder auf dem Motorrad: Was beeinflusst das Sicherheitsgefühl?

Was macht Ihnen Angst oder sorgt für Unsicherheit, wenn Sie Auto, Motorrad, Motorroller, etc. fahren?

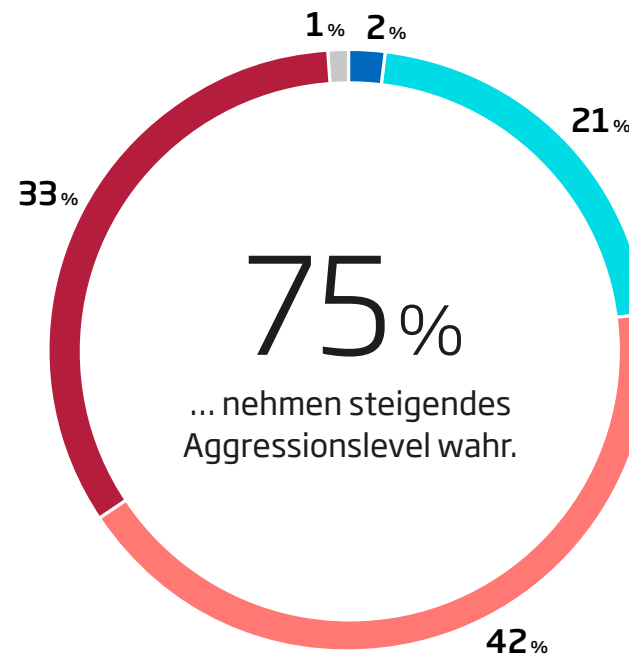


Rücksichtslose Autofahrer:innen und Radfahrer:innen sind die größten Unsicherheitsfaktoren für Menschen, die mit dem Auto oder Motorrad unterwegs sind.

Etwa ein Drittel der Befragten fühlt sich bei der Fahrt mit dem Auto oder dem Motorrad unsicher. Ausgelöst wird dies vor allem (82 Prozent) durch rücksichtsloses Verhalten anderer Autofahrer:innen. Radfahrer:innen, die sich nicht an Verkehrsregeln halten, sorgen bei fast drei Viertel für Verunsicherung – auf denselben Wert kommt die Angst vor Unfällen durch andere Fahrer:innen. Zwei Drittel der Befragten bereitet die schlecht ausgebaute Straßeninfrastruktur Sorgen. Bei jeweils rund einem Drittel besteht Unsicherheit aufgrund mangelnder eigener Fahrkompetenz oder körperlicher Fitness.

Mehrheit sieht höheres Aggressionslevel

Wie hat sich Ihrer Meinung nach das Aggressionslevel im Straßenverkehr in den vergangenen fünf Jahren verändert?



- Eher gesunken
- Unverändert
- Eher gestiegen
- Stark gestiegen
- Weiß nicht

Beleidigungen oder Bedrohungen: Der Umgangston im Straßenverkehr ist nach Ansicht einer deutlichen Mehrheit rauer geworden.

Drei Viertel der Befragten sind der Ansicht, dass das Aggressionslevel im Straßenverkehr in den vergangenen fünf Jahren angestiegen ist. Ein Drittel konstatiert eine starke Zunahme. Der höchste Zuwachs des empfundenen Aggressionslevels findet sich bei Personen über 76 Jahren mit einem Anteil von 84 Prozent. Nur ein geringer Teil der Befragten (3 Prozent) sieht eine Verbesserung der Situation. Keinen Unterschied stellt ein Fünftel der Befragten fest.



Alkohol und andere Drogen

Größtes Risiko für die Sicherheit am Steuer »

Klares Votum für ein absolutes Alkoholverbot »

Cannabis-Legalisierung als Risiko für die Verkehrssicherheit »

Mehrheit kennt Grenzwert für Cannabis nicht »

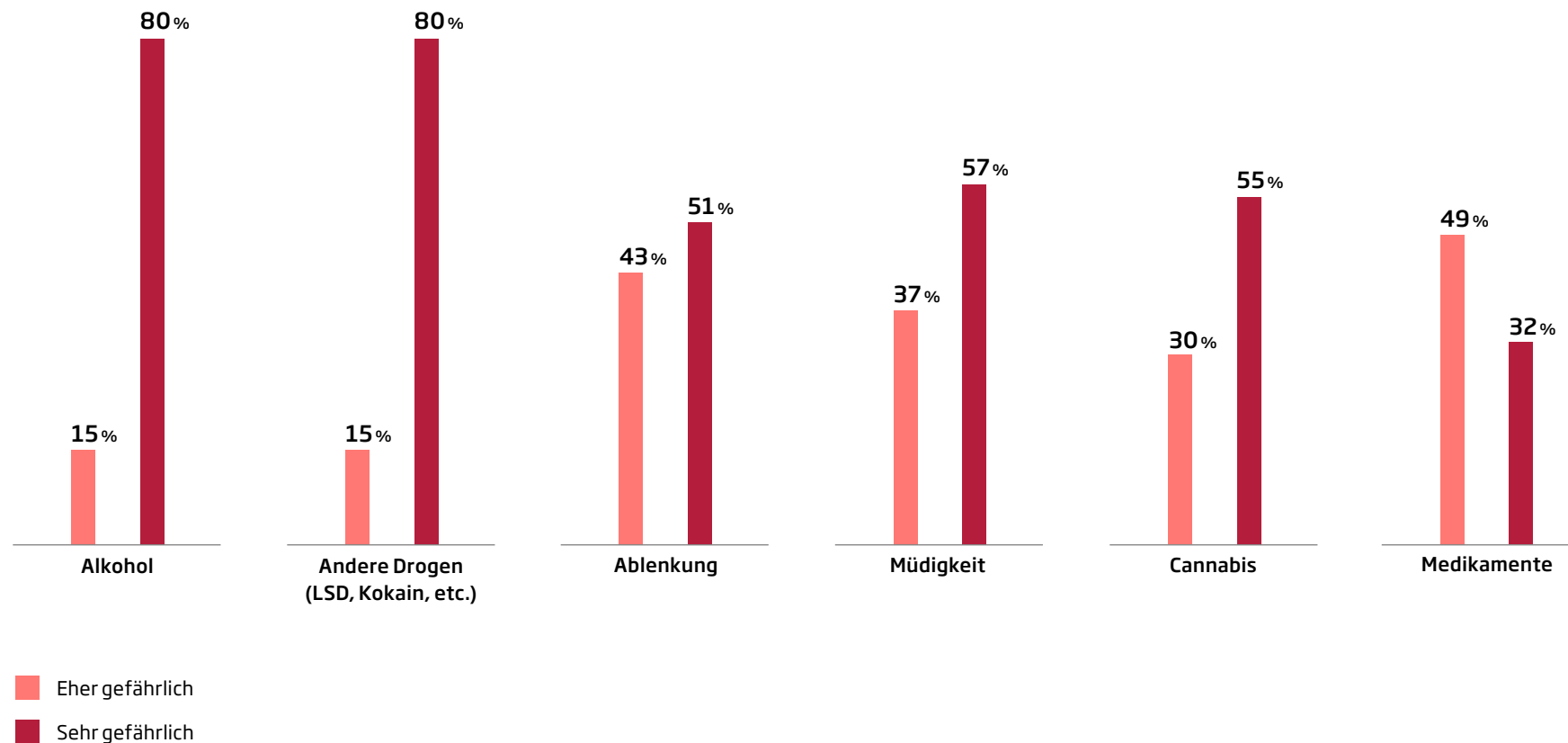
Cannabis: Die Mehrheit kennt mögliche Sanktionen nicht »



2.2

Alkohol und und Drogen: Größtes Risiko für die Sicherheit am Steuer

Wie gefährlich sind Ihrer Meinung nach die folgenden Einflüsse beim Autofahren für die Sicherheit im Straßenverkehr?



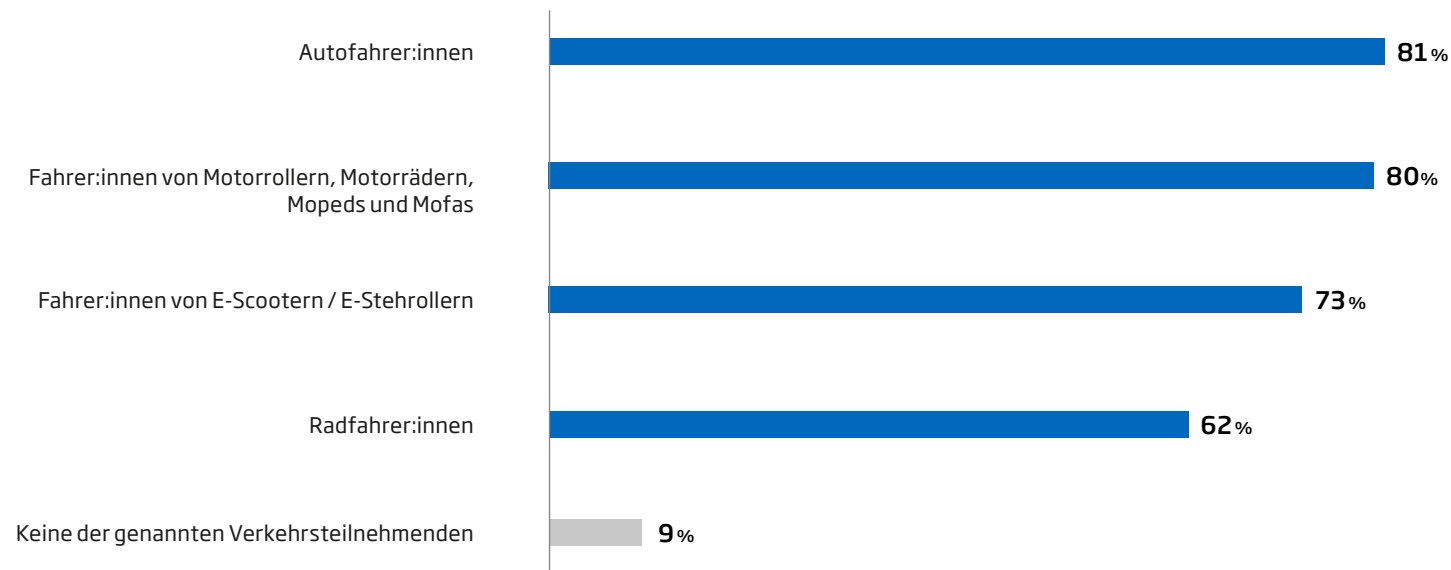
Frage: Wie gefährlich sind Ihrer Meinung nach die folgenden Einflüsse beim Autofahren für die Sicherheit im Straßenverkehr?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Auch Ablenkung und Müdigkeit werden beim Autofahren als beträchtliche Gefahren gesehen.

Autofahrer:innen, die Alkohol oder andere Drogen konsumiert haben, gefährden den Straßenverkehr in besonderem Maße – diese Einschätzung teilt eine breite Mehrheit der Befragten (je 95 Prozent). Dabei ist der Anteil derjenigen, die Alkohol und harte Drogen am Steuer für „sehr gefährlich“ halten, besonders hoch (80 Prozent). Das Gleiche gilt für andere Drogen wie z. B. Kokain, Crack und LSD. Der Konsum von Cannabis wird von 55 Prozent als sehr gefährlich für die Sicherheit im Straßenverkehr eingeschätzt. Aber auch andere Einflüsse wie Müdigkeit (57 Prozent) oder Ablenkungen wie zum Beispiel die Handy-Nutzung am Steuer (51 Prozent) werden von vielen als hohes Sicherheitsrisiko angesehen.

Klares Votum für ein absolutes Alkoholverbot

Für wen sollte ein absolutes Alkoholverbot gelten?

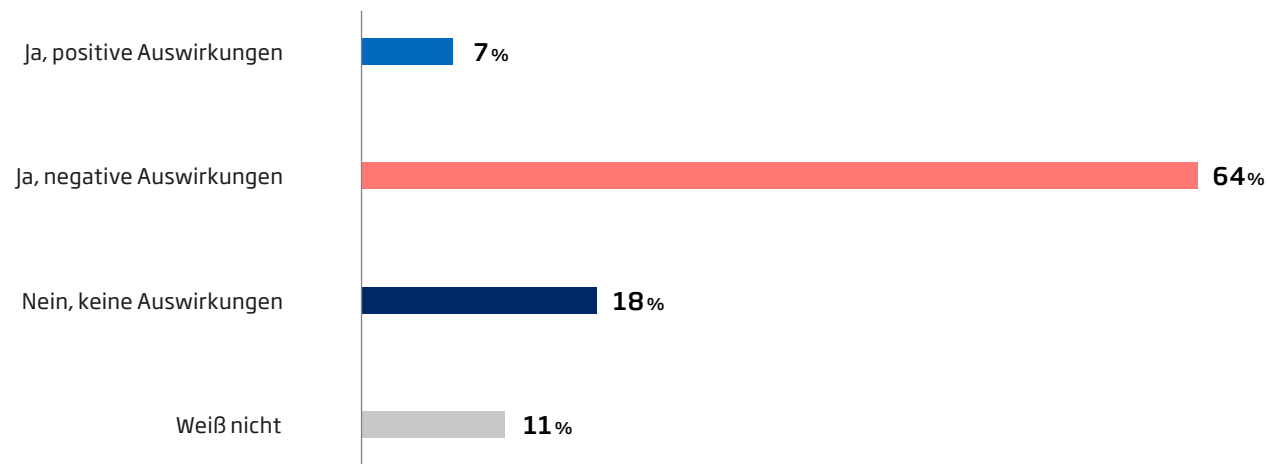


Eine deutliche Mehrheit befürwortet, auch Radfahrer:innen und Fahrer:innen von E-Scootern den Konsum von Alkohol komplett zu verbieten.

Alkohol am Steuer – für die Mehrheit der Befragten ist das ganz unabhängig vom Verkehrsmittel ein Tabu. Etwa vier von fünf Personen sprechen sich für ein absolutes Alkoholverbot für Autofahrer:innen aus. Ein ähnlich hoher Zuspruch besteht auch für ein vollständiges Alkoholverbot für Fahrer:innen von Motorrollern, Motorrädern, Mopeds und Mofas. Auch bei der Nutzung von E-Scootern befürworten fast drei Viertel (73 Prozent) die Null-Promille-Grenze. Drei von fünf Befragten (62 Prozent) unterstützen ein Alkoholverbot für Radfahrer:innen. 9 Prozent lehnen die strenge Vorgabe für sämtliche Verkehrsteilnehmer:innen ab.

Cannabis-Legalisierung als Risiko für die Verkehrssicherheit

Wird die Legalisierung von Cannabis Ihrer Meinung nach Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben?

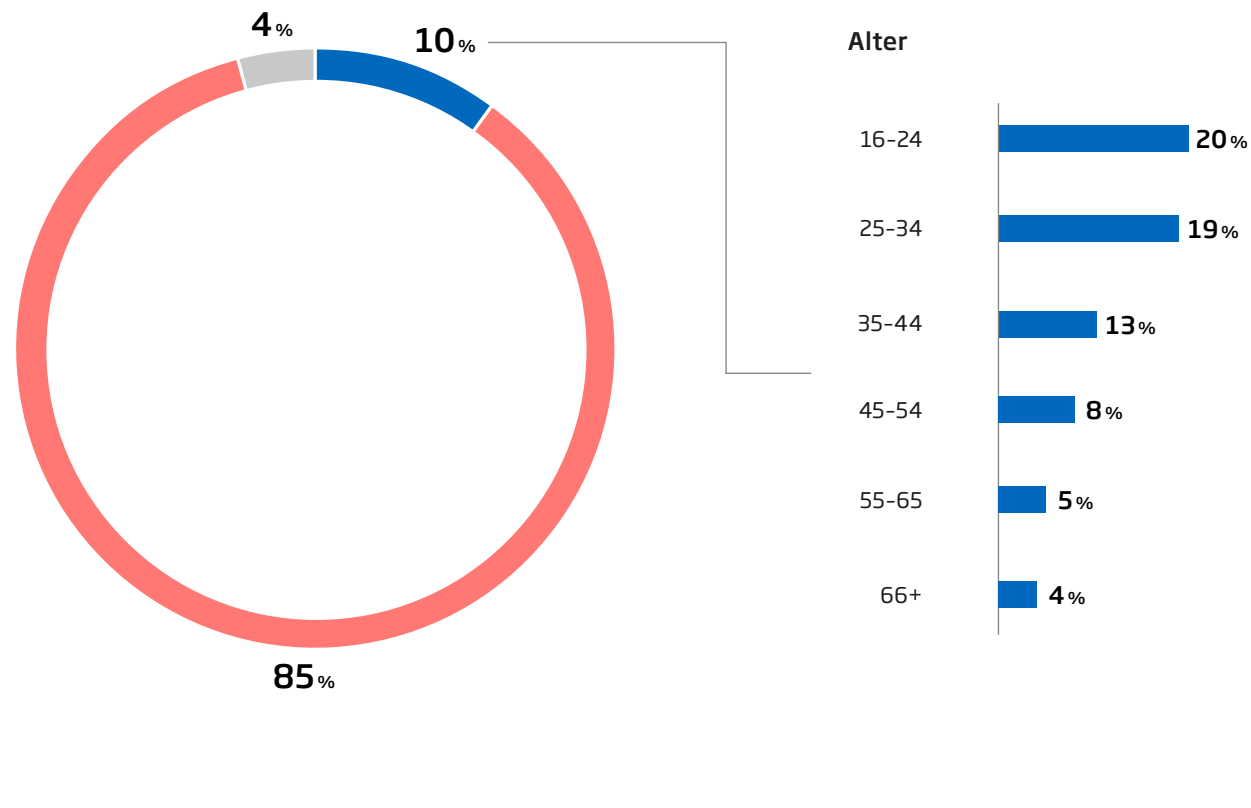


Eine deutliche Mehrheit geht davon aus, dass die Cannabis-Legalisierung negative Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr haben wird.

Fast zwei Drittel (64 Prozent) der Befragten befürchten, dass sich die Legalisierung von Cannabis negativ auf die Verkehrssicherheit in Deutschland auswirken wird. Keinerlei Folgen erwartet knapp jede:r Fünfte. Es zeigt sich ein deutliches Generationen-Gefälle. Je älter die Befragten, desto größer sind ihre Sorgen mit Blick auf die Verkehrssicherheit. Bei der jungen Gen Z erwartet nur etwa die Hälfte (53 Prozent) im Straßenverkehr negative Folgen der Cannabis-Legalisierung. Bei den über 65-jährigen, der sogenannten Silent Generation, sind es mehr als drei Viertel (78 Prozent).

Mehrheit kennt Grenzwert für Cannabis nicht

Kennen Sie den derzeitigen Nachweiswert für Cannabis im Straßenverkehr?



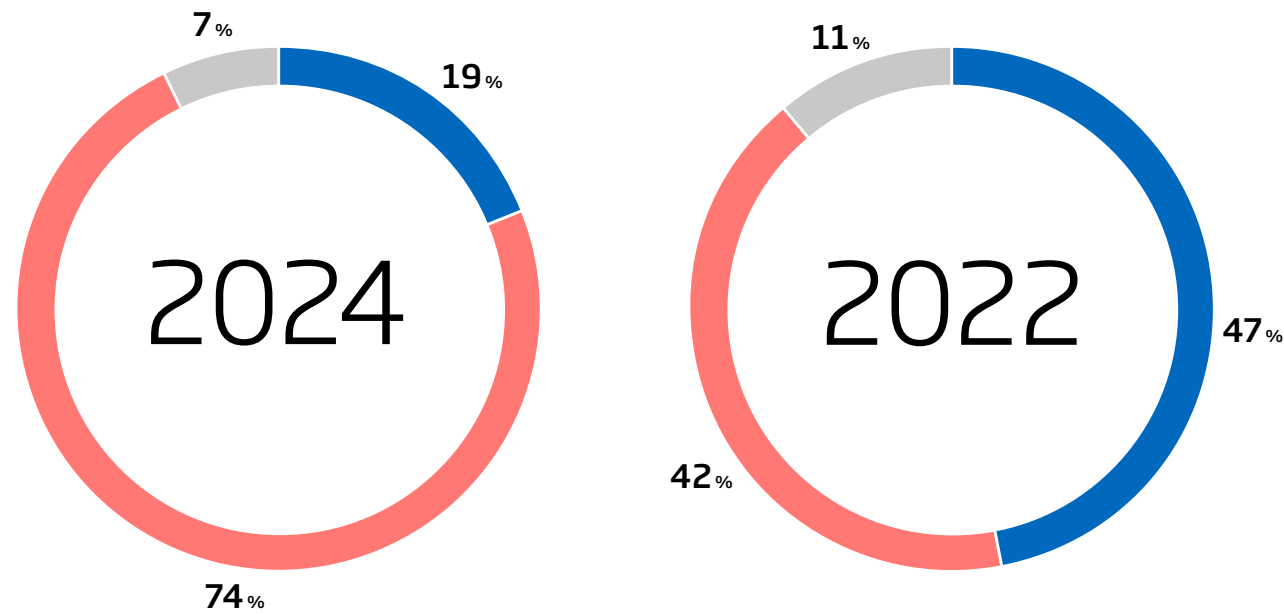
85 Prozent der Befragten wissen nicht, welcher Grenzwert für den Cannabiskonsum am Steuer gilt.

1,0 Nanogramm pro Milliliter (ng/ml) THC im Blutserum - so lautet der gültige Nachweiswert für Cannabiskonsum am Steuer. Bekannt ist er nur einem Zehntel der Befragten (10 Prozent). Die deutliche Mehrheit (85 Prozent) dagegen ist mit dem Grenzwert nicht vertraut. Bei den 16- bis 24-jährigen mit 20 Prozent und den 25- bis 34-jährigen mit 19 Prozent liegt der Kenntnisstand deutlich höher als bei den älteren Befragten.

Hinweis: Die Umfrage (14.03. bis 03.04.) wurde überwiegend kurz vor dem Inkrafttreten des Cannabisgesetzes am 1. April 2024 durchgeführt. Die zwischenzeitliche mediale Berichterstattung könnte den Bekanntheitsgrad des Nachweiswertes erhöht haben.

Cannabis: Die Mehrheit kennt mögliche Sanktionen nicht

Fühlen Sie sich über die Regelungen bzw. mögliche Sanktionen von Cannabis im Straßenverkehr ausreichend informiert?



Frage: Fühlen Sie sich über die Regelungen bzw. mögliche Sanktionen von Cannabis im Straßenverkehr ausreichend informiert?
Basis: Alle Befragten (2024: n=2.500 | 2022: n=1.000)

Bußgeld, Führerscheinentzug, Punkte in Flensburg: Welche Strafen drohen, wenn Autofahrer:innen Cannabis konsumiert haben, ist vielen Menschen nicht klar.

Was sind mögliche Konsequenzen, wenn bei einer Verkehrskontrolle bei Fahrer:innen ein Cannabiskonsum festgestellt wird, der den erlaubten Grenzwert überschreitet? Fast drei Viertel der Befragten fühlen sich nicht ausreichend über die Regelungen und Sanktionen informiert. Als gut informiert betrachtet sich knapp jede:r fünfte Befragte. Im Vergleich zur Erhebung vor zwei Jahren zeigen sich deutliche Unterschiede. Damals fühlte sich fast die Hälfte ausreichend informiert (47 Prozent) - nur etwa zwei von fünf Befragten (42 Prozent) bezeichneten den eigenen Kenntnisstand als unzulänglich. Offenbar führt die Cannabis-Legalisierung und die Diskussion um die Erhöhung des Grenzwerts zu einer deutlichen Verunsicherung in der Bevölkerung.



Sanktionen bei Verstößen

Knappe Mehrheit hält Sanktionen für ausreichend »

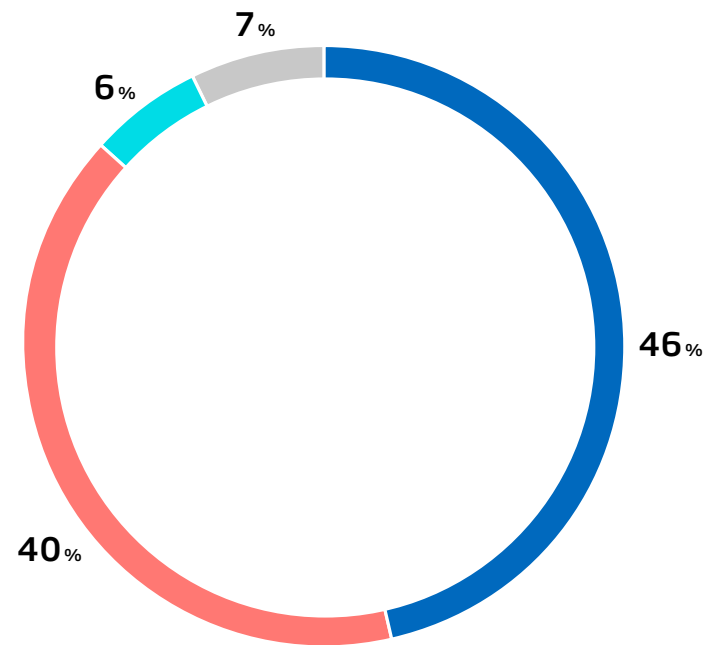
Drei Viertel der Befragten beobachten häufig Verkehrsverstöße »

2.3



Knappes Mehrheits hält Sanktionen für ausreichend

Ganz allgemein gefragt: Sind Sie der Meinung, dass die bestehenden Sanktionen für Verstöße im Straßenverkehr ausreichend sind?



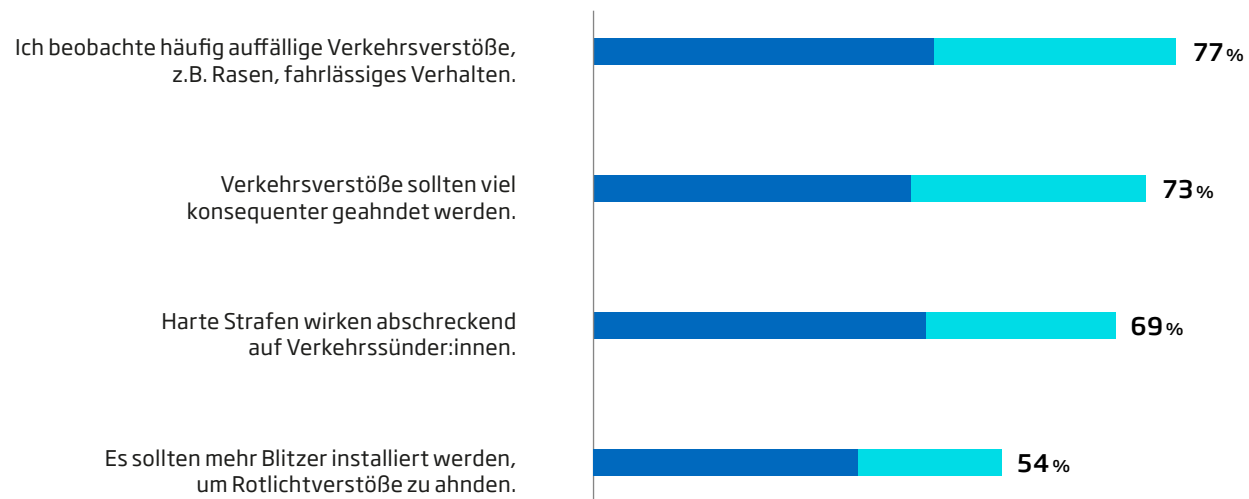
- Ja, die derzeitigen Sanktionen sind ausreichend
- Nein, die Sanktionen sind nicht ausreichend und sollten verschärft werden
- Nein, die Sanktionen sollten gelockert werden
- Weiß nicht

Reichen die Sanktionen für Verstöße im Straßenverkehr aus – oder ist eine Verschärfung nötig? Bei dieser Frage gibt es keine eindeutige Mehrheit.

Nur in einem Punkt ist die Stimmungslage eindeutig: Eine Lockerung der Sanktionen für Verstöße im Straßenverkehr sollte es nicht geben – nur eine deutliche Minderheit (6 Prozent) plädiert für geringere Strafen. Dass die Sanktionen ausreichen, finden die meisten Befragten (46 Prozent) – knapp vor der Gruppe der Befürworter:innen einer Verschärfung (40 Prozent). Über dem Durchschnitt liegt die Zahl der Autobesitzer:innen, die die derzeitigen Sanktionen angemessen finden (50 Prozent). Wer kein Auto besitzt, spricht sich häufiger für strengere Strafen aus (54 Prozent).

Drei Viertel der Befragten beobachten häufig Verkehrsverstöße

Inwieweit stimmen Sie den Aussagen zur Ahndung von Verkehrsverstößen zu?



- Stimme eher zu
- Stimme voll und ganz zu

Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu der Ahndung von Verkehrsverstößen zu? Antworten für „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“.
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

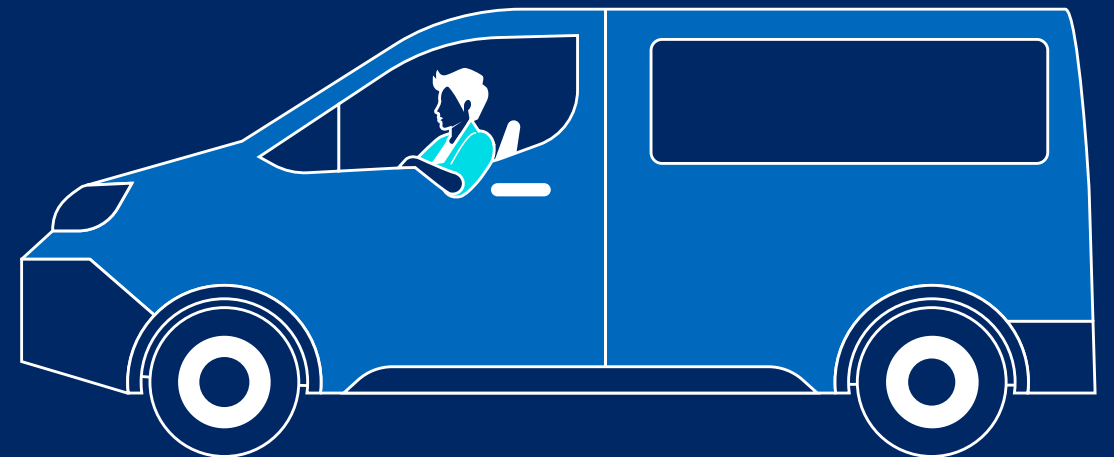
Eine deutliche Mehrheit hält harte Strafen für abschreckend – ein konsequenteres Ahnden der Verstöße erhält viel Zuspruch.

Ob rücksichtsloses Rasen oder fahrlässiges Verhalten: Für viele Menschen ist die Beobachtung von Verkehrsverstößen alltäglich – gut drei Viertel der Befragten beobachten sie häufig. Knapp drei Viertel sind der Ansicht, dass Verkehrsverstöße konsequenter geahndet werden sollten. Nur etwas geringer ist der Anteil derjenigen, die harte Strafen für Verkehrssünder:innen als abschreckend erachten. Für mehr Blitzgeräte an den Straßen spricht sich gut die Hälfte aus (54 Prozent).

Gestaltung des Verkehrsraums

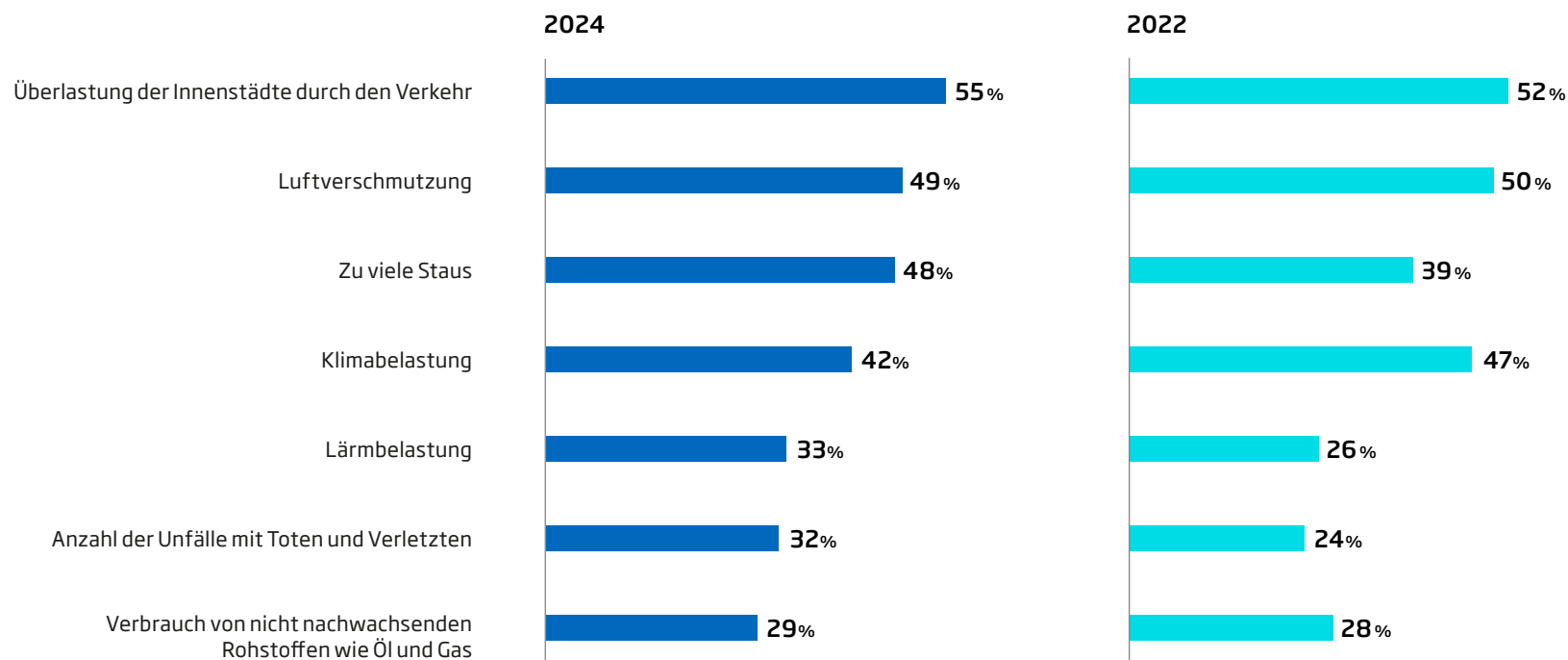


3



Schmutz, Staus, Lärm: Straßenverkehr belastet

Die größten durch den Straßenverkehr verursachten Probleme

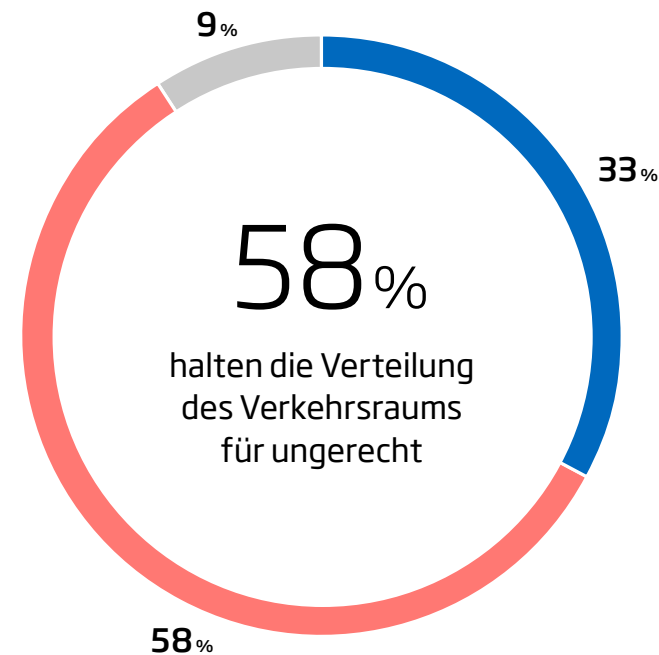


Überlastung der Innenstädte und Staus werden problematischer gesehen als vor zwei Jahren.

Was sind die drei größten Probleme, die der Straßenverkehr verursacht? Eine Überlastung der Innenstädte, Luftverschmutzung und zu viele Staus nennen die Befragten am häufigsten. Im Vergleich zu 2022 werden besonders die vielen Staus kritischer bewertet – der Wert legte um neun Prozentpunkte zu. Auch die Klimabelastung durch den Ausstoß von CO₂ wird von vielen (42 Prozent) als Problem identifiziert – für die junge Gen Z ist dies sogar einer der drei wichtigsten Punkte (52 Prozent). Generell jedoch gab es bei der Einschätzung zur Klimabelastung einen Rückgang – um fünf Prozentpunkte.

Nur ein Drittel empfindet Verteilung des Verkehrsraums als gerecht

Ist der Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer:innen gerecht aufgeteilt?

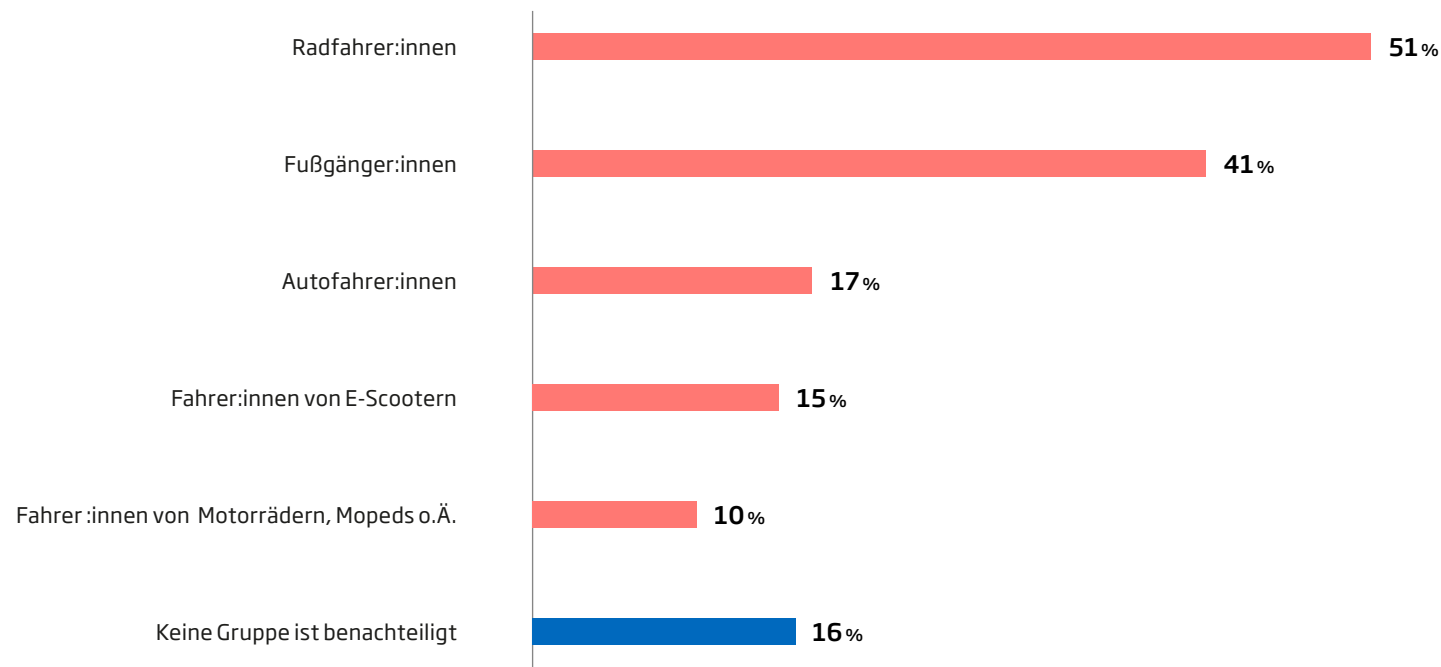


Werden einzelne Mobilitätsarten bei der Verkehrsplanung angemessen berücksichtigt? Die Mehrheit sagt: Nein.

Autos, Zweiräder, ÖPNV, zu Fuß: Der Raum zwischen den einzelnen Fortbewegungsarten ist nicht gerecht aufgeteilt – diese Einschätzung teilen knapp drei von fünf Befragten (58 Prozent). Der Anteil der Frauen liegt hier höher (60 Prozent) als der der Männer (55 Prozent). Ein Drittel hält die aktuelle Aufteilung für ausgewogen und fair.

Die meisten sehen eine Benachteiligung von Radfahrer:innen

Welche Gruppe(n) von Verkehrsteilnehmenden werden Ihrer Meinung nach aktuell benachteiligt?

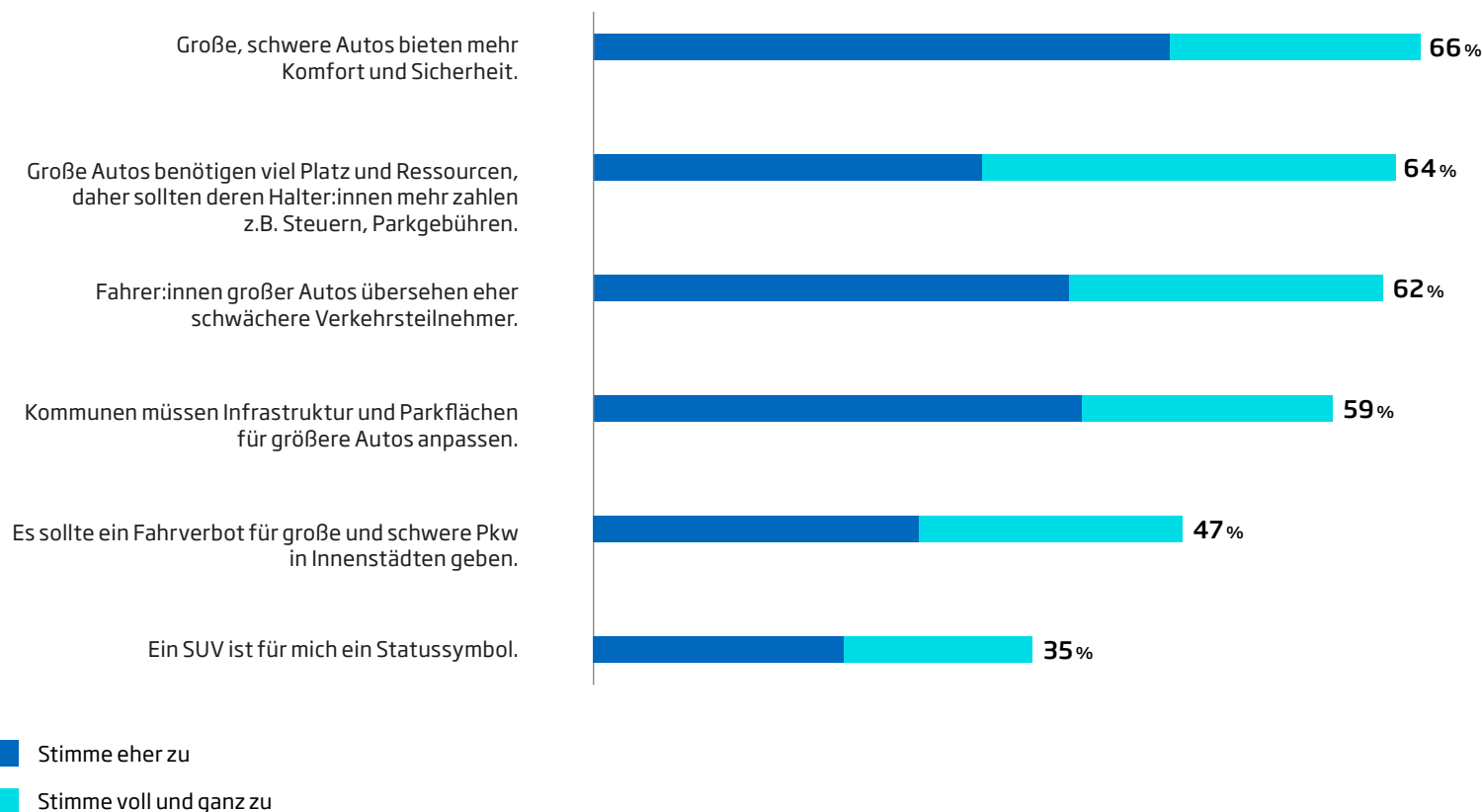


Den schwersten Stand haben nach Ansicht der Befragten derzeit Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.

Motorisierte Fahrzeuge sind im individuellen Straßenverkehr privilegiert. Mit Blick auf die Infrastruktur sehen jeweils weniger als ein Fünftel der Befragten eine Benachteiligung für Autos (17 Prozent), E-Scooter (15 Prozent) und Motorräder oder Motorroller (10 Prozent). Eine knappe Mehrheit (51 Prozent) dagegen betrachtet Radfahrer:innen bei der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur als benachteiligt. Bei Personen, die regelmäßig Rad fahren, sind sogar knapp zwei Drittel (65 Prozent) der Ansicht, dass das Fahrrad das Nachsehen hat. Zwei von fünf Befragten (41 Prozent) sehen Fußgänger:innen als eine Gruppe an, die keine gleichberechtigte Infrastruktur vorfindet. Rund jeder sechste Befragte (16 Prozent) hingegen findet, dass keine Mobilitätsart zurückstehen muss.

Streitpunkt SUV – Meinungen bei Fahrverboten gespalten

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

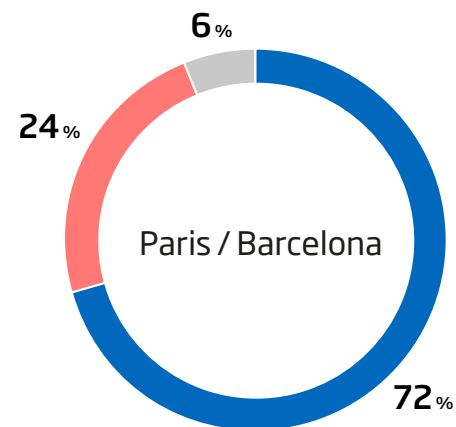


Mit großen, schweren Autos verbinden viele Befragte mehr Sicherheit – zugleich sehen sie aber höhere Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer:innen.

Sollte SUVs die Fahrt in die City verwehrt werden? Wenn es um Fahrverbote für die großen, schweren Pkw in Innenstädten geht, sind die Meinungen gespalten. Knapp die Hälfte (47 Prozent) unterstützt ein solches Verbot. Deutlich höher ist die Zustimmung (64 Prozent) bei der Frage, ob die Halter:innen großer Autos mehr für deren Nutzung zahlen sollten – etwa höhere Steuern oder Parkgebühren. Rund zwei Drittel (66 Prozent) stimmen zu, dass SUVs mehr Komfort und Sicherheit bieten als kleinere Fahrzeuge. Gleichzeitig meinen knapp zwei Drittel (62 Prozent), dass die Fahrer:innen großer Autos schwächere Verkehrsteilnehmende eher übersehen.

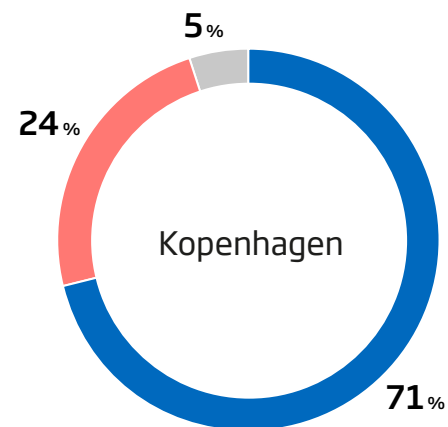
Mit gutem Vorbild voran: Barcelona, Kopenhagen und Paris

Wie gut können Sie sich das jeweilige Konzept in Ihrer Kommune vorstellen?



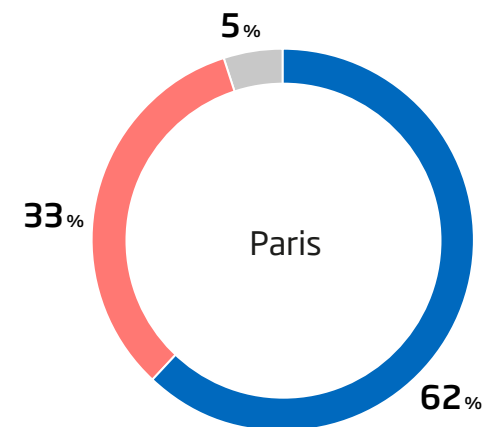
15-Minuten-Stadt

Alle wichtigen Orte sind innerhalb kurzer Zeit zu erreichen, z.B. Nahversorgung, Bildungs- und Kultureinrichtungen



Fahrradstadt

Breite Fahrradspuren, Radschnellwege in die Innenstadt, Fahrradparkhäuser etc.



Verkehrsberuhigte Innenstadt

Seine-Uferstraßen sind für den Autoverkehr gesperrt, Tempo 30 etc.

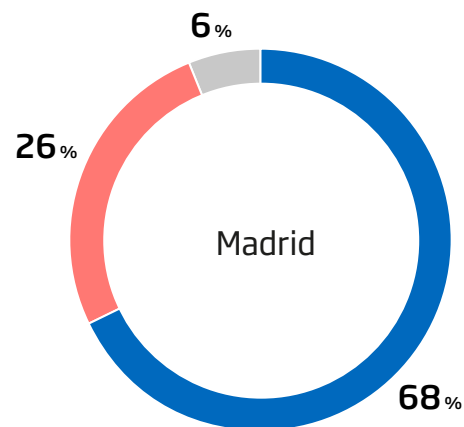
- Kann ich mir sehr gut/durchaus vorstellen
- Kann ich mir eher nicht/überhaupt nicht vorstellen
- Weiß nicht

Kurze Wege, eine gute Fahrradinfrastruktur, eingeschränkter und auf Tempo 30 gedrosselter Innenstadtverkehr: Die Verkehrskonzepte in Barcelona, Kopenhagen und Paris kommen bei vielen Befragten gut an.

Die Nahversorgung sowie Bildungs- und Kultureinrichtungen sind für alle Bewohner in kurzer Zeit erreichbar: Das Konzept der 15-Minuten-Stadt, das in Paris und Barcelona umgesetzt wird, können sich fast drei Viertel der Befragten (72 Prozent) auch in ihrer Kommune vorstellen. Ebenso hohe Unterstützung (71 Prozent) besteht für die Fahrradstadt wie in Kopenhagen – hier gibt es breite Fahrradspuren, Radschnellwege in die Innenstadt und Fahrradparkhäuser. Nicht ganz so hoch (62 Prozent) ist der Zuspruch für die verkehrsberuhigte Innenstadt nach dem Vorbild von Paris: Es gilt Tempo 30, die Straßen am Ufer der Seine sind für Autos gesperrt.

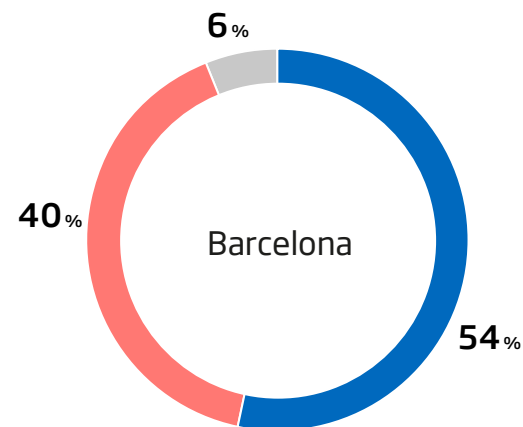
Utrechter Mobilitätskonzept für die wenigsten denkbar

Wie gut können Sie sich das jeweilige Konzept in Ihrer Kommune vorstellen?



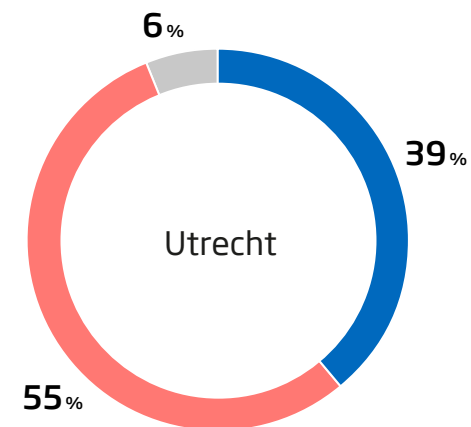
Unterirdische Verkehrsnetze

Die neben dem Fluss laufende Stadtautobahn M30 wurde 2007 unterirdisch in einen Tunnel verlegt.



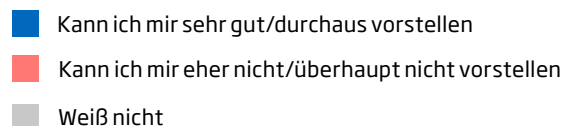
Autofreie Wohnviertel

Einzelne Straßenblöcke werden zu Superblöcken zusammengefasst, in denen kaum mehr Autos fahren dürfen.



Car-Sharing

Ein Stadtviertel plant, private Pkw durch ein Sharing-konzept zu ersetzen. Parkplätze werden abgeschafft, ÖPNV und Radinfrastruktur ausgebaut.



Nur noch Carsharing statt eigenem Pkw? Das trifft auf Skepsis. Autofreie Wohnviertel und unterirdische Verkehrsnetze dagegen überzeugen die Mehrheit.

Den eigenen Pkw abschaffen und dafür auf ein Sharing-Auto umsteigen? Vorstellen können sich das knapp zwei von fünf Befragten (39 Prozent) in ihrer Kommune. Höher ist die Unterstützung bei den Einwohner:innen von Metropolregionen (46 Prozent). Für insgesamt etwas mehr als die Hälfte (55 Prozent) kommt das Utrecht-Konzept aber nicht infrage. Aber autofreie Wohnviertel, wie sie Barcelona entworfen hat, finden einen mehrheitlichen Zuspruch (54 Prozent). Mehr unterirdische Verkehrsnetze nach dem Vorbild Madrids überzeugen ebenfalls die Mehrheit (68 Prozent).

Zukunft der Mobilität: Vorfahrt für den ÖPNV

Welche der folgenden Optionen sind für Sie wünschens- und erstrebenswert, wenn es um die Zukunft der Mobilität geht?



56%

Der ÖPNV kann den gesamten Mobilitätsbedarf abdecken.



19%

Es gibt umfangreiche Fahrverbote in den Innenstädten.



33%

Es wird kostenlose Ladestationen für E-Autos geben.



16%

Immer mehr Menschen teilen sich privat oder über einen Carsharing-Anbieter Autos.



30%

Lücken im Radnetz der Städte wurden geschlossen/ Radschnellwege sind überall vorhanden.



15%

Mehr als die Hälfte der Autos fahren mit Elektroantrieb.



23%

Fahrzeuge besitzen eine Funktion zur automatischen Parkplatzsuche.



14%

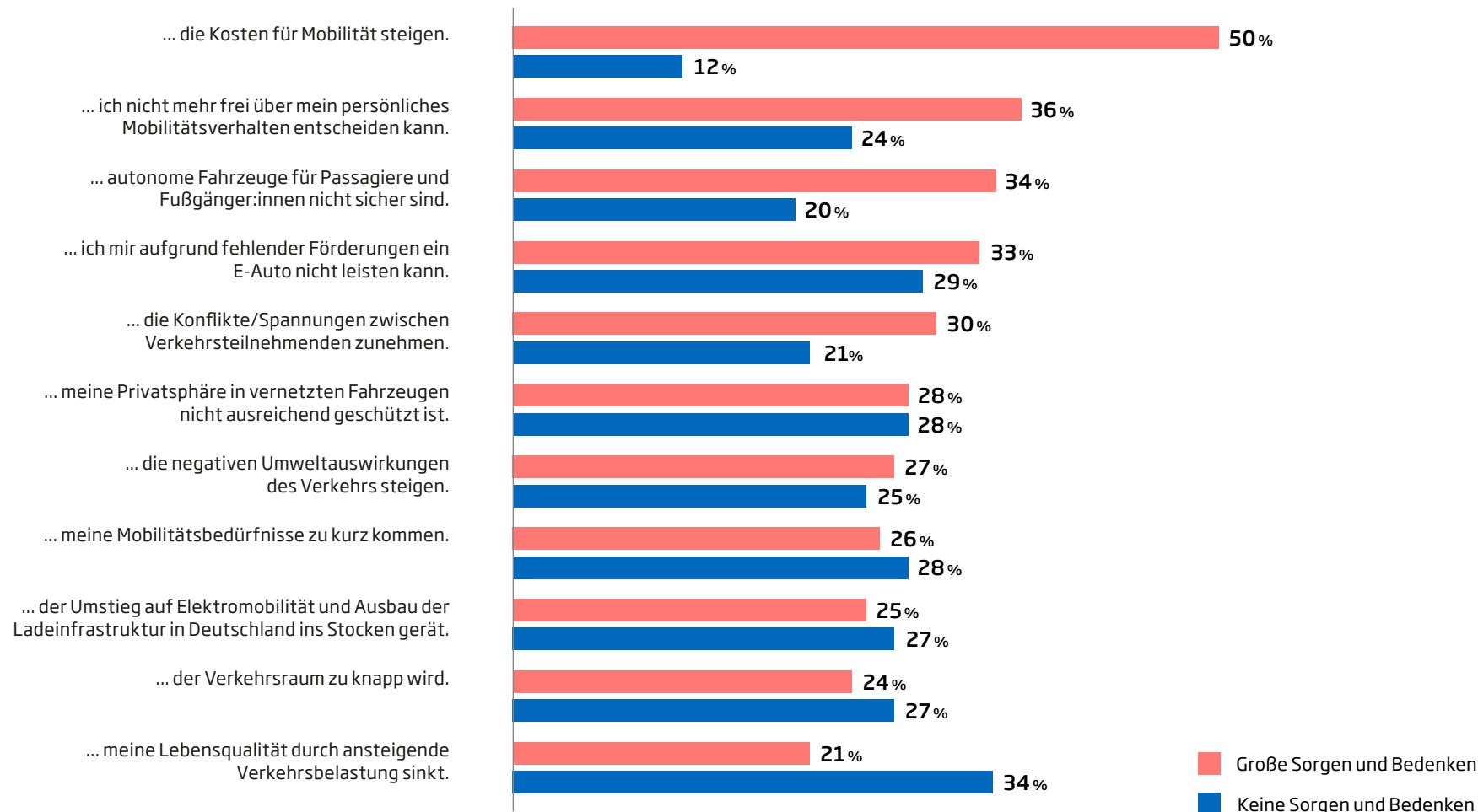
Breites Angebot autonomer Fahrzeuge, d.h. sie steuern sich weitgehend selbst.

Allein für einen ÖPNV, der den gesamten Mobilitätsbedarf abdeckt, findet sich eine Mehrheit.

Kostenlose Ladestationen für E-Autos oder die Lücken im Radnetz der Städte schließen? Etwa ein Drittel der Befragten (33 bzw. 30 Prozent) sieht dies als erstrebenswert an. Knapp ein Fünftel (19 Prozent) hält umfangreiche Fahrverbote in Innenstädten für wünschenswert. Für Fahrzeuge, die sich ihren Parkplatz automatisch suchen, kann sich ein knappes Viertel (23 Prozent) erwärmen. Etwa jeder sechste Befragte spricht sich für Carsharing statt eines eigenen Autos (16 Prozent) aus oder möchte, dass mehr als die Hälfte der Autos mit einem Elektroantrieb fahren (15 Prozent). Mehrheitlichen Zuspruch erfährt allein die Option, dass der ÖPNV den gesamten Mobilitätsbedarf abdecken kann (56 Prozent).

Sorgen und Bedenken in Bezug auf Mobilität

Ich habe Bedenken bzw. Sorgen, dass ...



Die Möglichkeit steigender Kosten für die Mobilität bereitet der Hälfte der Befragten große Sorgen.

Finanzielle Aspekte stehen im Vordergrund, wenn es um Sorgen mit Blick auf die Mobilität geht. So ist es für die Hälfte der Befragten eine große Sorge, dass die Kosten für die Mobilität steigen. Ein Drittel hat Angst, sich künftig kein E-Auto leisten zu können, weil es keine Förderung mehr gibt. Ein ähnlicher Anteil der Befragten fürchtet, dass autonome Fahrzeuge für Passagiere wie Fußgänger:innen nicht sicher sind. Ebenfalls etwa ein Drittel hat Sorge, künftig nicht mehr frei über das eigene Mobilitätsverhalten bestimmen zu können.

Nachhaltige Mobilität

Ausgang



Hauptbahn

4

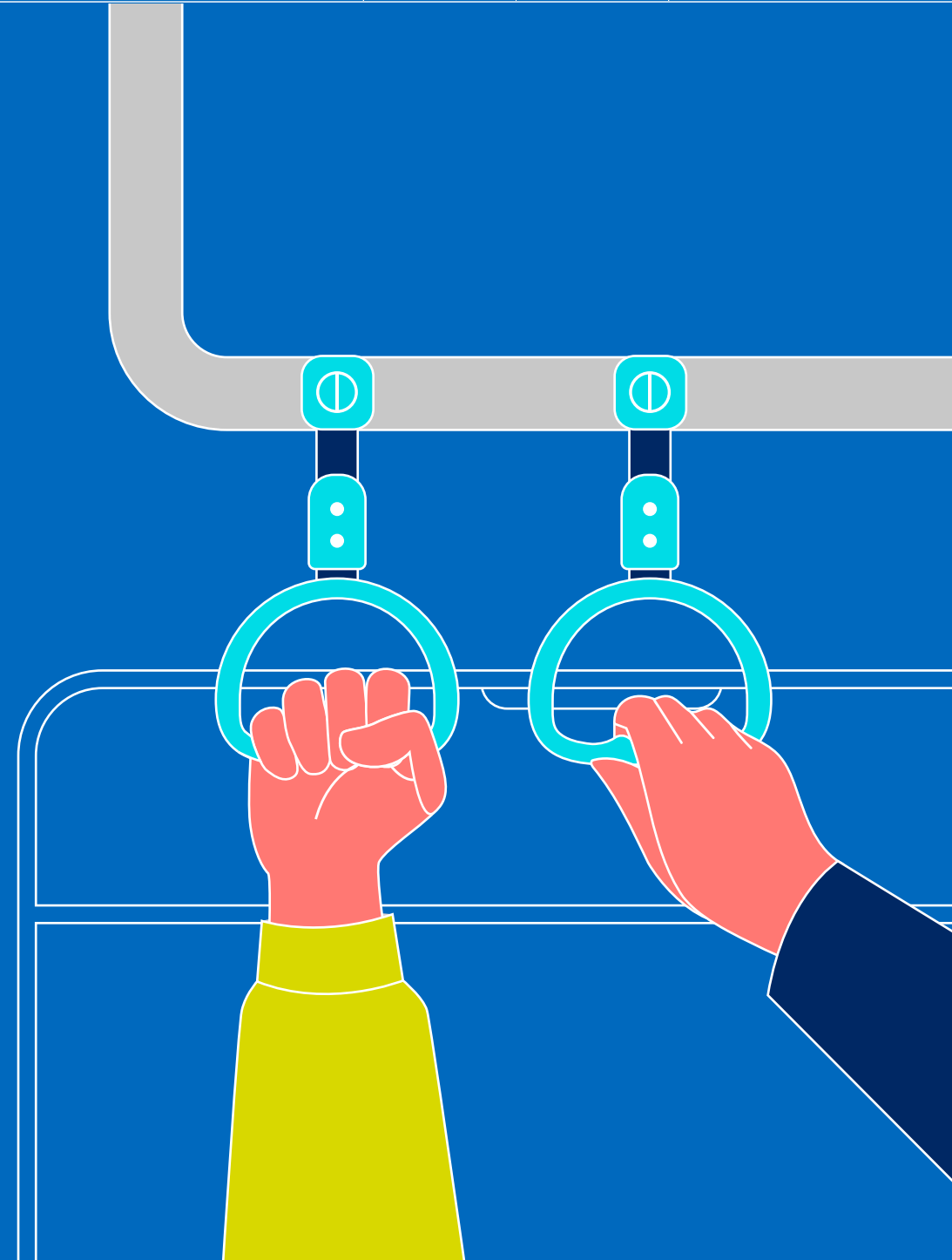




Umweltfreundlich unterwegs

- Klimabelastung: Mehrheit für grundsätzliches Umdenken »
- Die meisten wollen politische Förderung emissionsfreier Mobilität »
- Wichtige Rolle für Klimaschutz bei persönlicher Mobilität »
- Mobilität möglichst umweltfreundlich gestalten »
- Zahlreiche Hürden für klimafreundliche Mobilität »

4.1

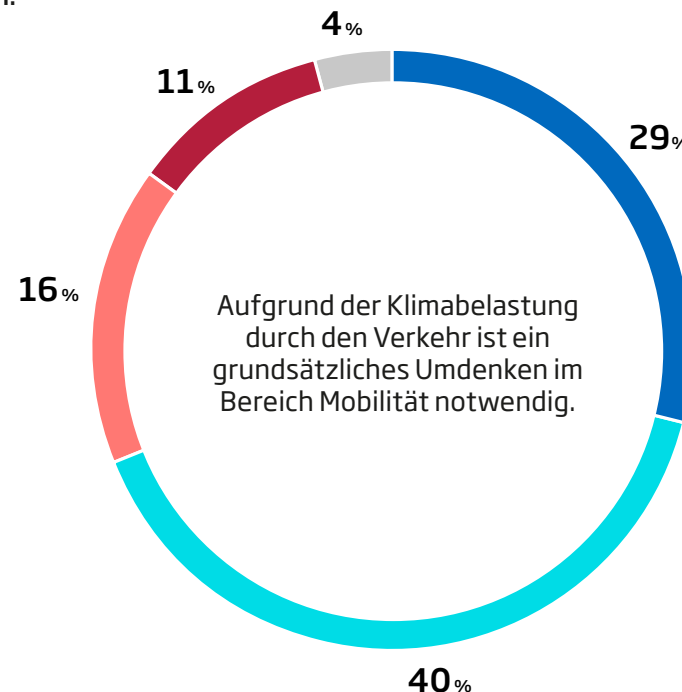


Klimabelastung: Mehrheit für grundsätzliches Umdenken

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie der folgenden Aussage zustimmen.

69%

stimmen voll und ganz/eher zu



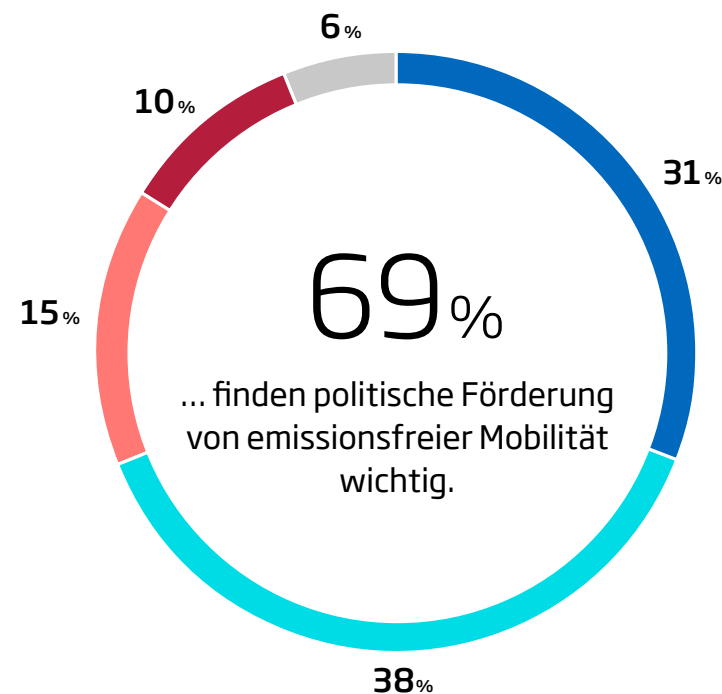
- Stimme voll und ganz zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- Weiß nicht

Mehr als zwei Drittel der Befragten erachten ein Umsteuern im Verkehr zum Schutz des Klimas als notwendig.

Um 11 Prozent sind die Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland laut Umweltbundesamt von 1990 bis 2023 gesunken – und damit deutlich geringer als etwa in der Industrie (minus 44 Prozent) oder der Energiewirtschaft (minus 57 Prozent). Aufgrund der Klimabelastung durch den Verkehr ist ein grundsätzliches Umdenken in der Mobilität notwendig – dieser Aussage stimmen etwa drei von zehn Befragten (29 Prozent) voll und ganz zu, vier von zehn Befragten (40 Prozent) stimmen eher zu. Zusammen sprechen sich damit mehr als zwei Drittel für ein Umsteuern im Verkehr aus, um den Klimaschutz voranzubringen.

Die meisten wollen politische Förderung emissionsfreier Mobilität

Wie wichtig ist es für Sie, dass die Politik Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier Mobilität ergreift?



- Sehr wichtig
- Eher wichtig
- Weniger wichtig
- Überhaupt nicht wichtig
- Weiß nicht

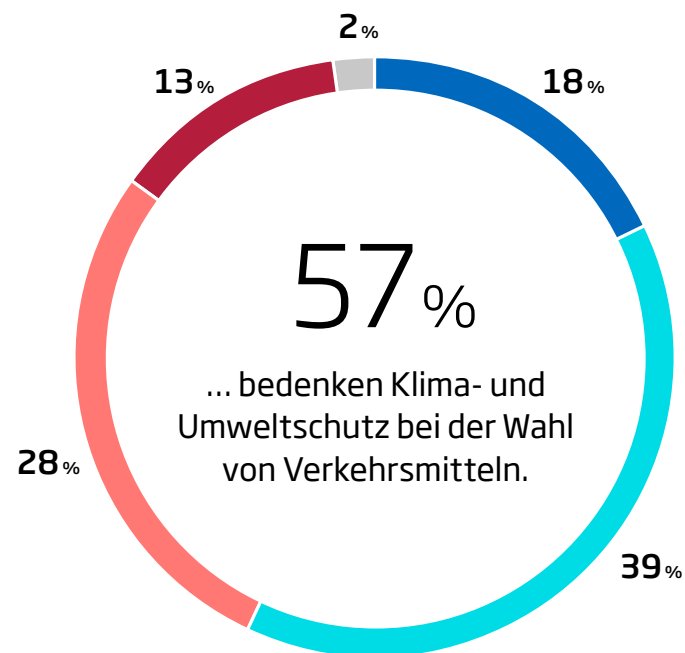
Frage: Wie wichtig ist es für Sie, dass die Politik Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier Mobilität ergreift?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Auf dem Weg zu einem klimafreundlicheren Straßenverkehr sieht die Mehrheit die Politik in der Pflicht.

Mit dem Auslaufen des Umweltbonus Ende 2023 hat die Bundesregierung die finanzielle Förderung von Elektroautos stark reduziert. Die Bevölkerung allerdings erwartet ein Engagement der Politik. Gut zwei Drittel der Befragten halten eine politische Förderung von emissionsfreier Mobilität für wichtig. Für verzichtbar erachtet ein Viertel den Einsatz der Regierung für den Klimaschutz im Verkehr.

Wichtige Rolle für Klimaschutz bei persönlicher Mobilität

Welche Rolle spielt der Umwelt- und Klimaschutz für Sie persönlich bei der Wahl, der Nutzung und der Anschaffung von Verkehrsmitteln?



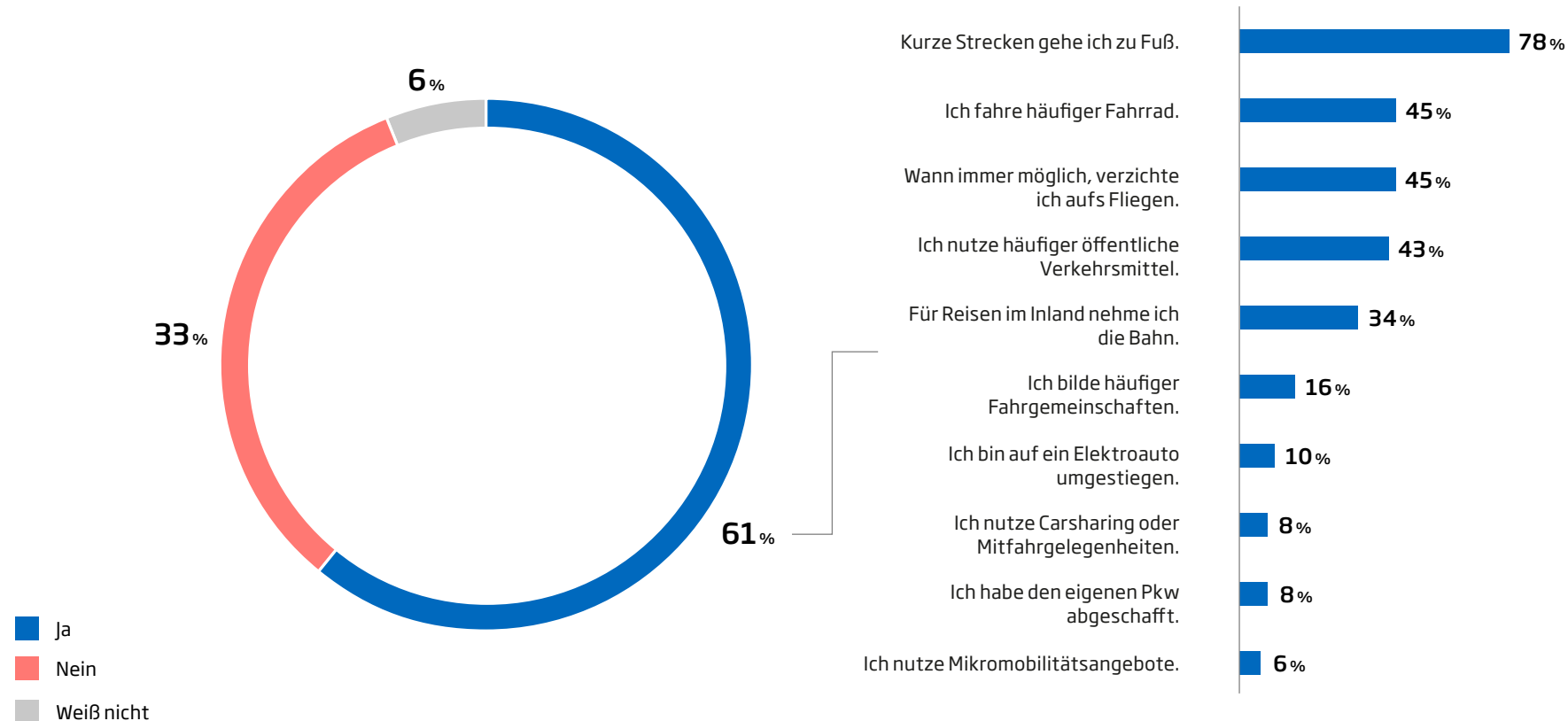
- Sehr große Rolle
- Eher große Rolle
- Eher kleine Rolle
- Keine Rolle
- Weiß nicht

Die Mehrheit hat den Umwelt- und Klimaschutz im Blick, wenn es um die eigene Mobilität geht.

Bei der Auswahl, der Nutzung oder auch dem Kauf von Verkehrsmitteln: Die Mehrheit zeigt sich nachhaltig. 57 Prozent der Befragten berücksichtigen bei der individuellen Mobilität Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes. Für knapp jeden fünften Befragten (18 Prozent) spielt das Thema eine sehr „sehr große Rolle“. Wer kein Auto besitzt, legt überdurchschnittlich häufig Wert auf klimafreundliche Mobilität (66 Prozent) – Autobesitzer:innen (54 Prozent) sind hier insgesamt etwas zurückhaltender.

Mobilität möglichst umweltfreundlich gestalten

Treffen Sie Maßnahmen, um Ihre Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten und die Emissionen so gering wie möglich zu halten?

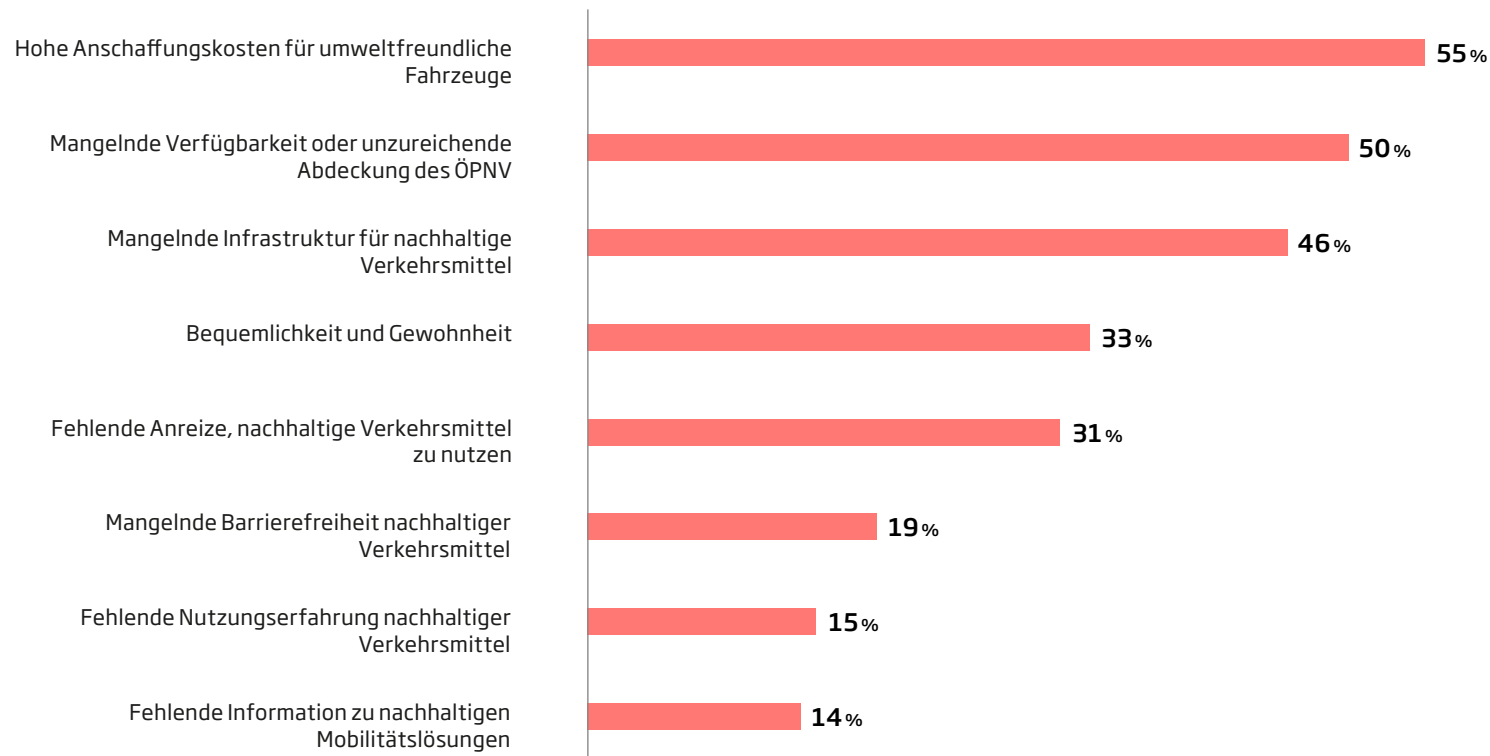


Die eigenen Treibhausgas-Emissionen verringern - dieses Ziel verfolgt eine Mehrheit, indem mehr zu Fuß gegangen wird.

Kurze Strecken zu Fuß gehen – gut drei Viertel wollen so einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Mit Abstand folgen häufigeres Radfahren, der zumindest teilweise Verzicht aufs Fliegen und die häufige Nutzung des ÖPNV. Inlandsreisen mit der Bahn sind für ein Drittel eine Maßnahme für eine nachhaltigere persönliche Mobilitätsbilanz. Mikromobilitätsangebote, zu denen etwa E-Scooter zählen, finden den wenigsten Anklang (6 Prozent). Etwa jeder zwölfte Befragte (8 Prozent) hat den eigenen Pkw abgeschafft, um die eigenen Emissionen gering zu halten.

Zahlreiche Hürden für klimafreundliche Mobilität

Welche Hindernisse sehen Sie aktuell, um nachhaltige Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen?



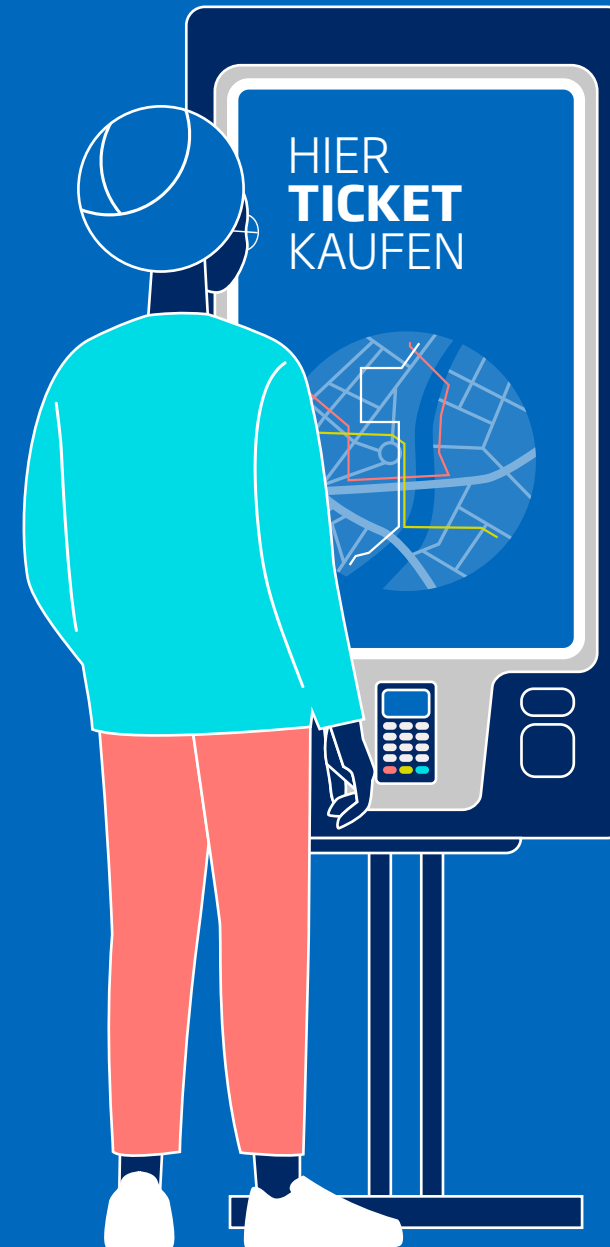
Hohe Anschaffungskosten für Elektroautos werden besonders häufig als Hinderungsgrund für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr gesehen.

Der Abschied vom Verbrenner ist vielen Autofahrer:innen zu teuer. Mehr als die Hälfte der Befragten sieht hohe Anschaffungskosten für umweltfreundliche Fahrzeuge als ein Hindernis für klimaschonende Mobilität. Jeder zweite Befragte bewertet die ÖPNV-Angebote als nicht ausreichend. Nicht genügend Ladestationen für E-Fahrzeuge oder fehlende Radwege – das ist für knapp die Hälfte ein Hemmnis, um die Emissionen im Individualverkehr zu senken. Auch die eigene Trägheit hält davon ab, mehr für die Umwelt zu tun – ein Drittel nennt Bequemlichkeit oder Gewohnheit als Hindernis. Ein knappes Drittel beklagt fehlende Anreize.



Alternativen zum Auto?

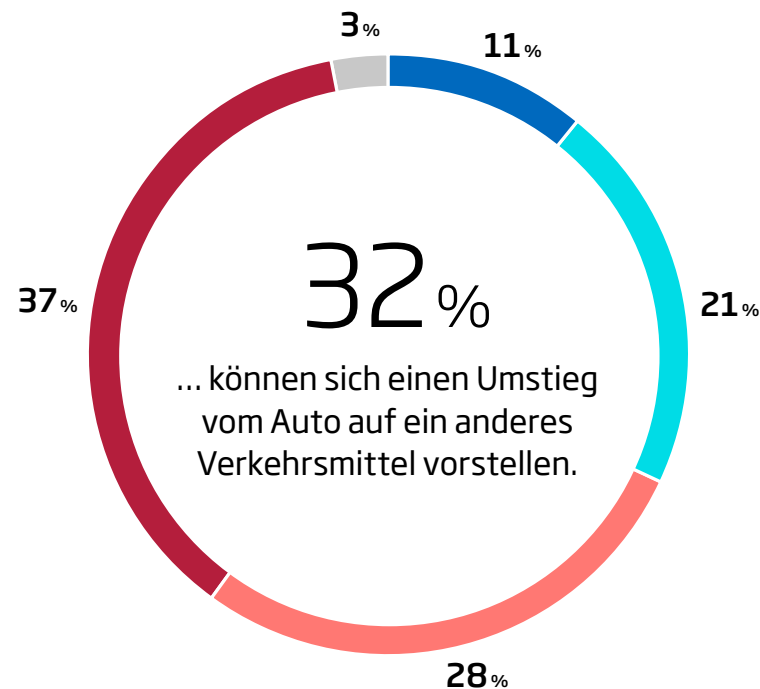
- Nur knapp ein Drittel kann sich Abschied vom eigenen Pkw vorstellen »
- Mangel an Alternativen verhindert den Autoverzicht »
- Minderheit der Autobesitzer:innen will mehr zahlen »
- Wann der Abschied vom eigenen Pkw denkbar wäre »
- Infrastrukturausbau für ÖPNV und Rad beschleunigen »
- Vorteile nachhaltiger Mobilität »
- 2035: Kaum jemand will vom Auto lassen »



4.2

Nur knapp ein Drittel kann sich Abschied vom eigenen Pkw vorstellen

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie der folgenden Aussage zustimmen.



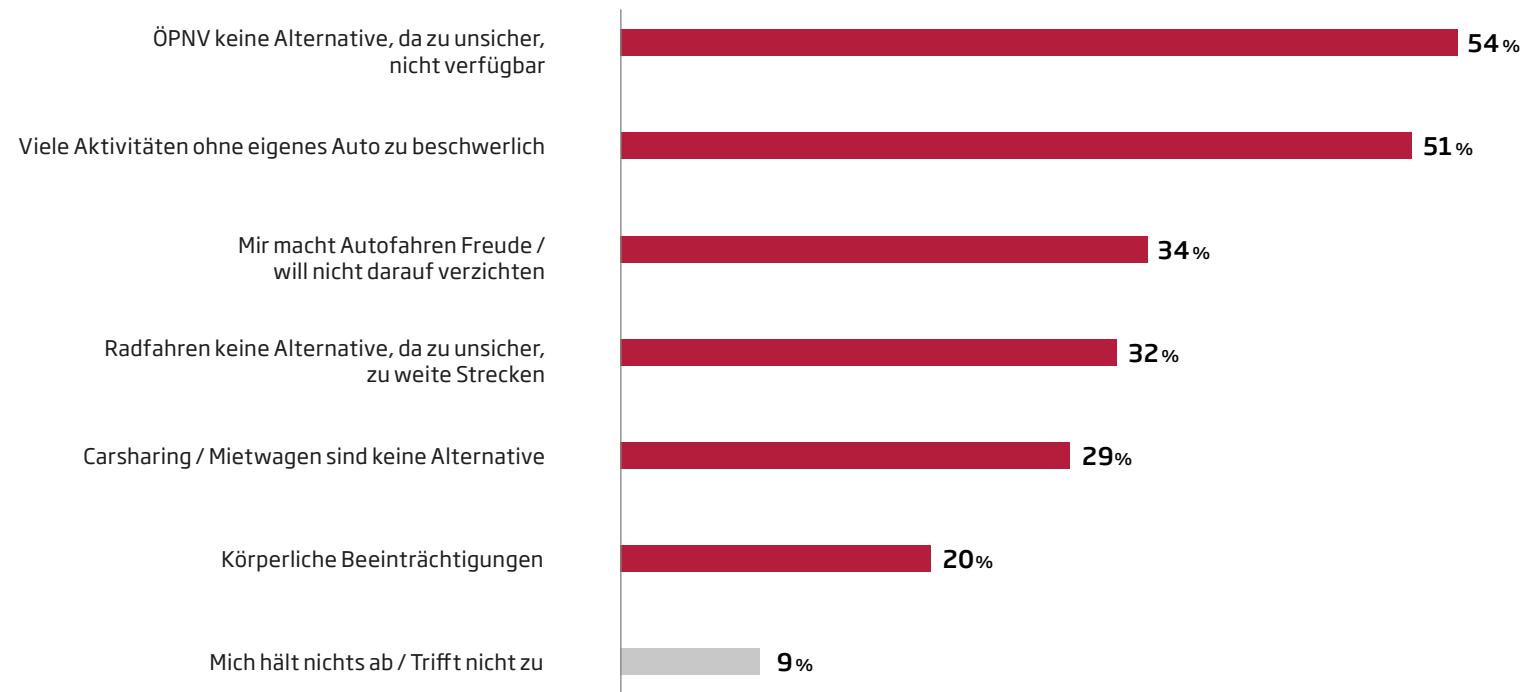
- Stimme voll und ganz zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- Weiß nicht

Unter den jüngeren Befragten der Gen Z und Generation Y ist die Bereitschaft zum Wechsel vom Auto zu einer anderen Mobilitätsform überdurchschnittlich hoch.

Ein Leben ohne eigenen Pkw? Für fast ein Drittel der Autobesitzer:innen ist das eine realistische Option. In Metropolen ist sogar für vier von zehn befragten Autobesitzer:innen (40 Prozent) vorstellbar, auf den eigenen Pkw zu verzichten und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Auch für die Jüngeren ist der Umstieg vergleichsweise häufig denkbar. Mehr als ein Drittel (36 Prozent) der Autofahrer:innen der Gen Z und mehr als vier von zehn Befragten der Generation Y (45 Prozent) könnten auch autofrei leben.

Mangel an Alternativen verhindert den Autoverzicht

Was gegen den Verzicht aufs eigene Auto spricht:

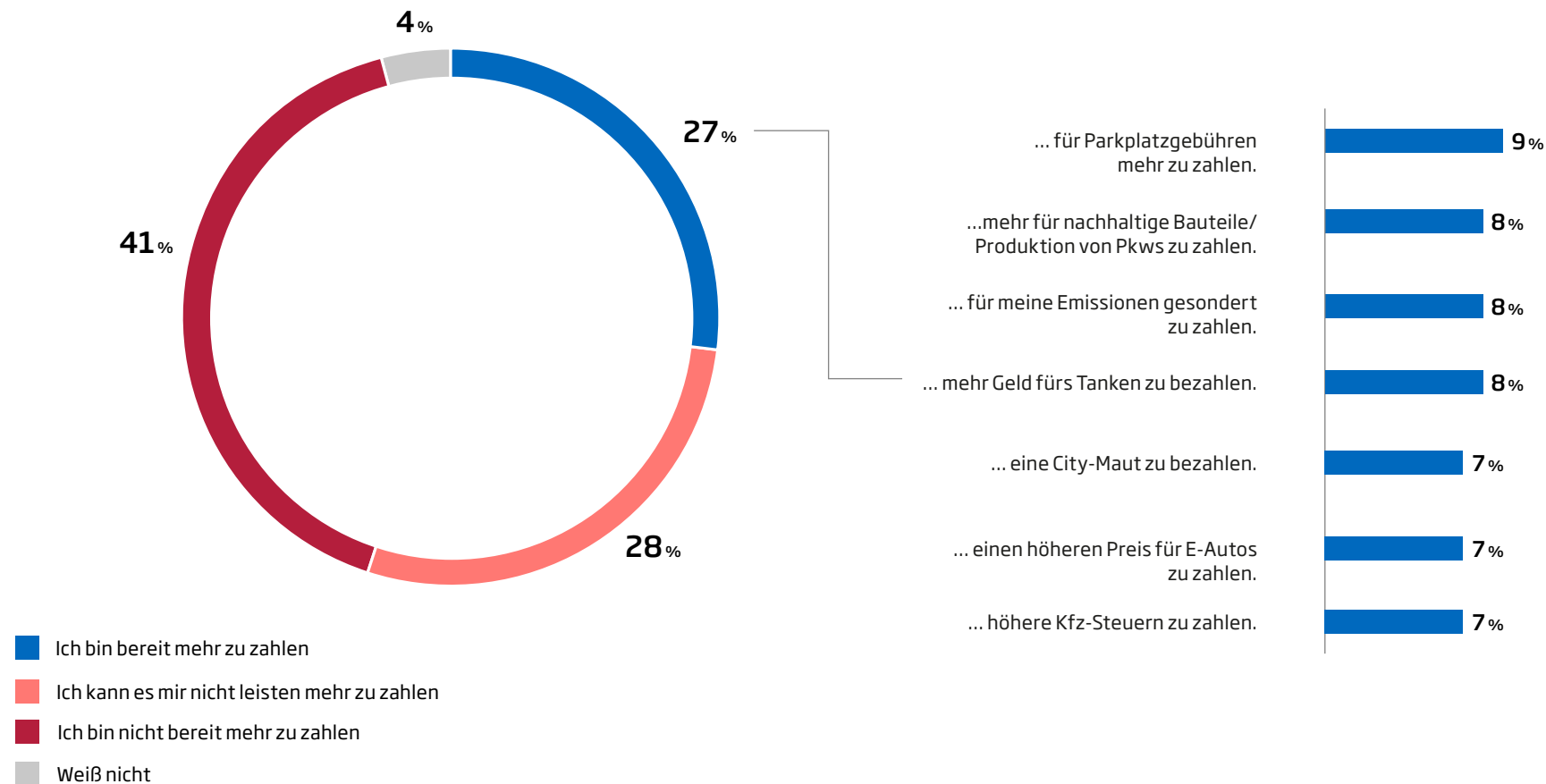


Die Mehrheit hält den öffentlichen Nahverkehr und andere Verkehrsmittel nicht dafür geeignet, den eigenen Pkw zu ersetzen.

Zu unsicher, nicht verfügbar: Mehr als die Hälfte der Autobesitzer:innen kann sich den Verzicht auf den eigenen Pkw deshalb nicht vorstellen, weil der öffentliche Nahverkehr für sie keine geeignete Alternative ist. Besonders ausgeprägt ist diese Ansicht im ländlichen Raum (66 Prozent). Ebenfalls gut die Hälfte hält es für zu beschwerlich, ohne Auto den Alltag zu meistern – mit dem Pkw werden Kinder zur Schule gefahren oder Ausflüge gemacht. Der reine Fahrspaß ist für ein gutes Drittel ein Argument für das Festhalten am eigenen Auto. Radfahren findet knapp ein Drittel nicht geeignet als Pkw-Ersatz, weil zu unsicher oder weil die Strecken zu weit sind.

Minderheit der Autobesitzer:innen will mehr zahlen

Ich bin bereit...

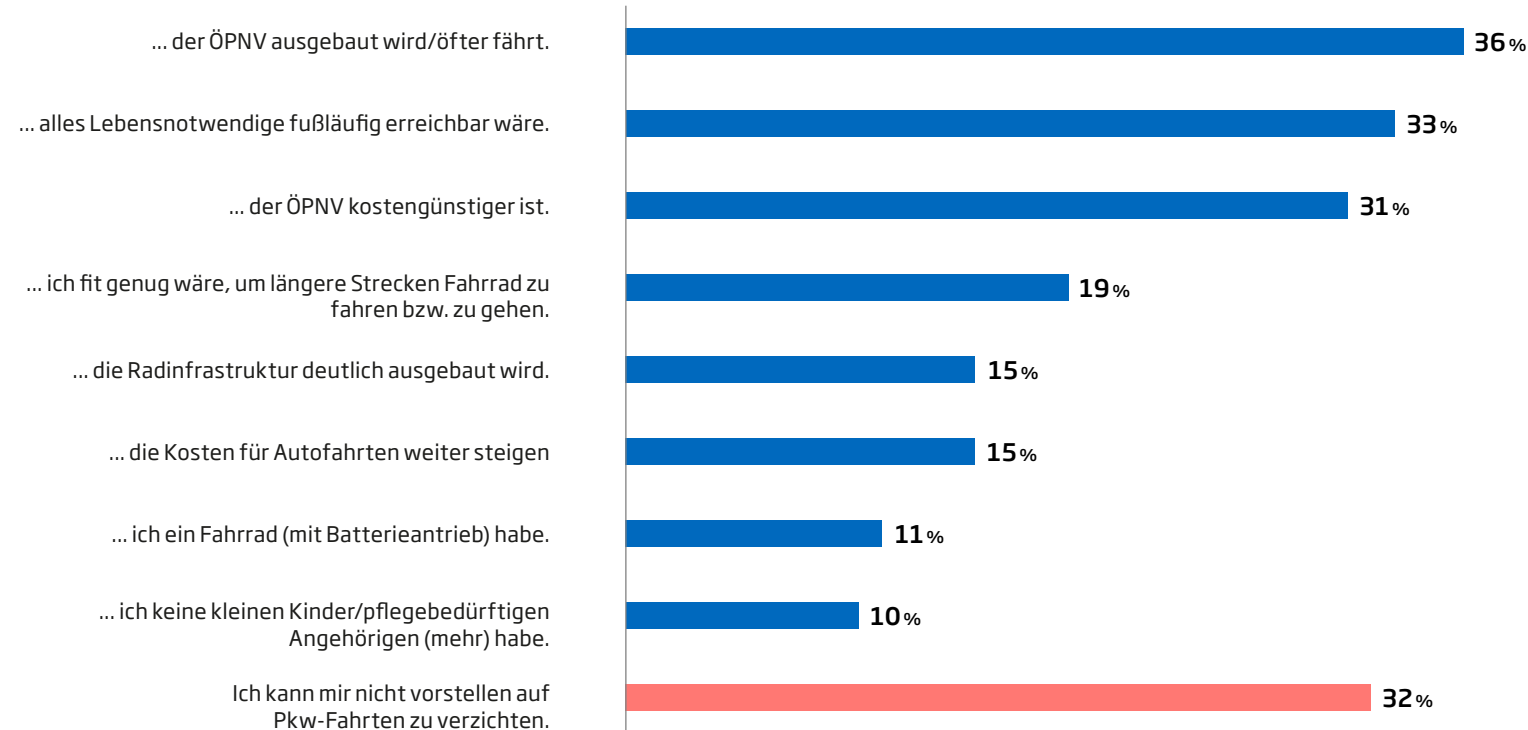


Mehr als zwei Drittel lehnen Mehrausgaben für Besitz und Nutzung des eigenen Pkw ab.

Teurere Parkplätze, eine City-Maut oder höhere Kfz-Steuern – nur gut jede:r vierte Autobesitzer:in zeigt sich offen dafür, mehr Geld für die Anschaffung und Nutzung des eigenen Autos auszugeben (27 Prozent). Zwischen sieben und neun Prozent liegt die Zustimmung zu den einzelnen Punkten, zu denen auch nachhaltigere und damit teurere Bauteile für Pkws, gesonderte Emissionszahlungen oder höhere Spritpreise zählen. Gut zwei Drittel (69 Prozent) lehnen es ab, für den Besitz oder die Nutzung des eigenen Pkw mehr zu zahlen. Ein beträchtlicher Teil von ihnen (28 Prozent) nennt als Grund, dass man sich solche Mehrausgaben nicht leisten kann.

Wann der Abschied vom eigenen Pkw denkbar wäre

In meinem Alltag würde ich auf Autofahrten verzichten, wenn ...

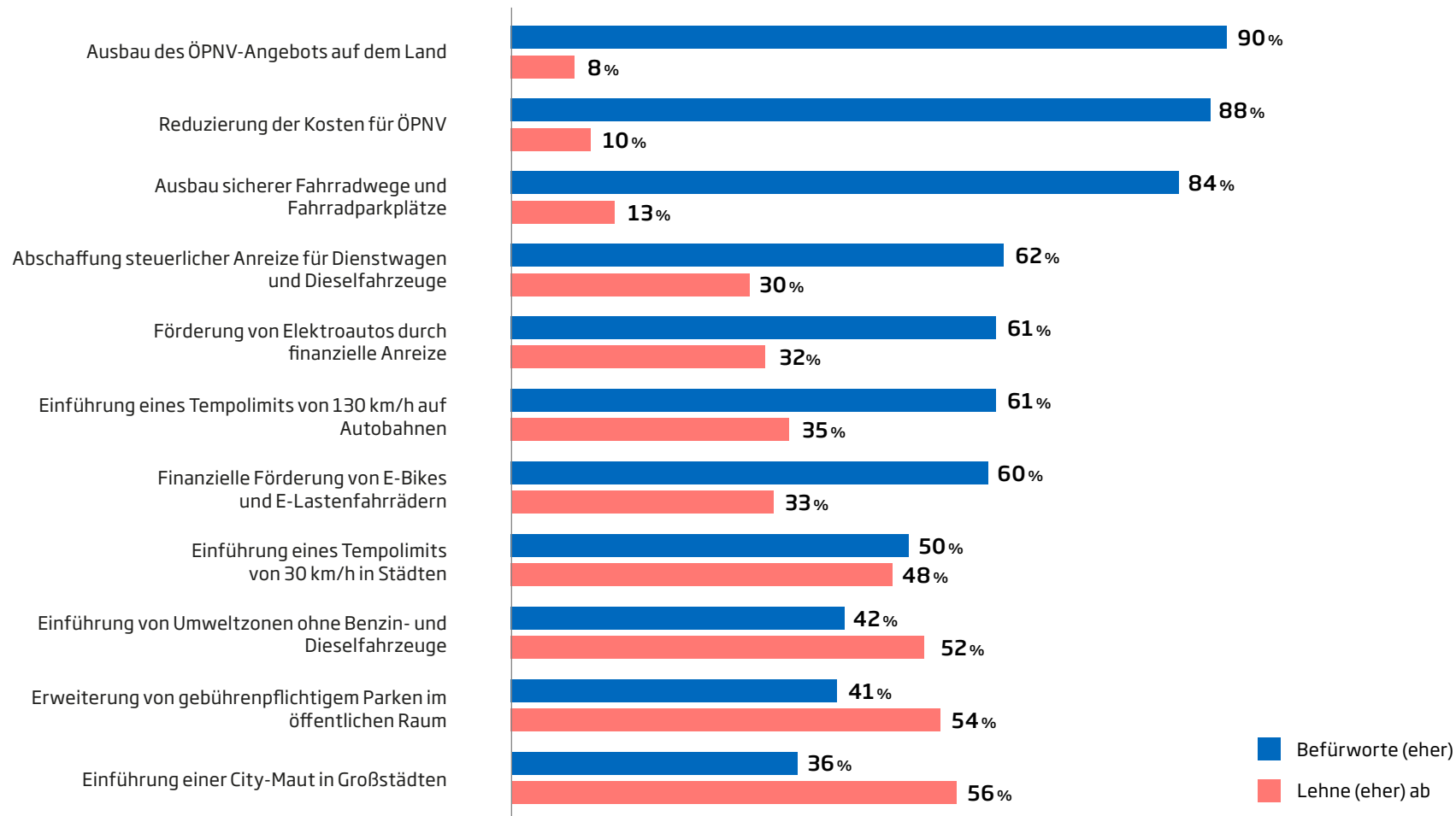


Allen voran könnte ein besseres ÖPNV-Angebot dafür sorgen, dass Autofahrer:innen sich für alternative Mobilitätsvarianten entscheiden.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kombiniert mit günstigeren Fahrpreisen – bei dieser Ausgangslage würde eine beträchtliche Zahl an Autofahrer:innen den eigenen Pkw zumindest teilweise ersetzen. Über ein Drittel von ihnen (36 Prozent) würde auf Autofahrten verzichten, wenn es bessere oder häufigere ÖPNV-Verbindungen gäbe – besonders gilt dies für Befragte, die keine Kinder haben (41 Prozent). Knapp ein Drittel würde dies tun, wenn Bus und Bahn günstiger wären. Ebenfalls ein Drittel würde das Auto seltener benötigen, wenn Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzt:innen zu Fuß erreichbar wären. Knapp einer von fünf Befragten würde häufiger zu Fuß gehen oder Radfahren, wenn er:sie fitter wäre. Den Verzicht auf Pkw-Fahrten gar nicht vorstellen können sich knapp ein Drittel der Befragten (32 Prozent).

Infrastrukturausbau für ÖPNV und Rad beschleunigen

Zustimmung zu Maßnahmen gegen die Klimabelastung



Wie kann der Klimaschutz im Verkehr gestärkt werden? Eine Vielzahl von Maßnahmen findet Anklang.

Umfassendere Angebote auf dem Land (90 Prozent), geringere Beförderungskosten (88 Prozent) – beim ÖPNV sieht eine breite Mehrheit Chancen, die Klimabelastung durch den Straßenverkehr zu verringern. Auch der Ausbau der Radwege findet viel Zustimmung (84 Prozent). Steuerliche Anreize für Dienstwagen und Dieselfahrzeuge abschaffen und Elektroautos finanziell stärker fördern – auch dafür spricht sich eine deutliche Mehrheit aus. Ein Tempolimit von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen befürworten 61 Prozent der Befragten. Nur 35 Prozent lehnen es kategorisch ab. Dagegen spricht sich eine Mehrheit gegen bestimmte Einschränkungen für Fahrzeuge wie die Einführung einer City-Maut, eine Ausweitung gebührenpflichtiger Parkzonen oder die Einführung von Umweltzonen ohne Benzin- und Dieselfahrzeuge aus.

Vorteile nachhaltiger Mobilität

Was sind die drei wichtigsten Vorteile, die sich aus (politischen) Maßnahmen für umwelt- und klimafreundliche Mobilität im Verkehr ergeben?



45%

Reduzierung von Schadstoffemissionen



35%

Förderung von Gesundheit und körperlicher Aktivität durch aktive Verkehrsmittel



39%

Erhöhung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden



32%

Reduzierung von Verkehrslärm



39%

Möglichkeit Geld zu sparen



25%

Veränderte Verteilung des Verkehrsraums



37%

Weniger Verkehrsstaus



18%

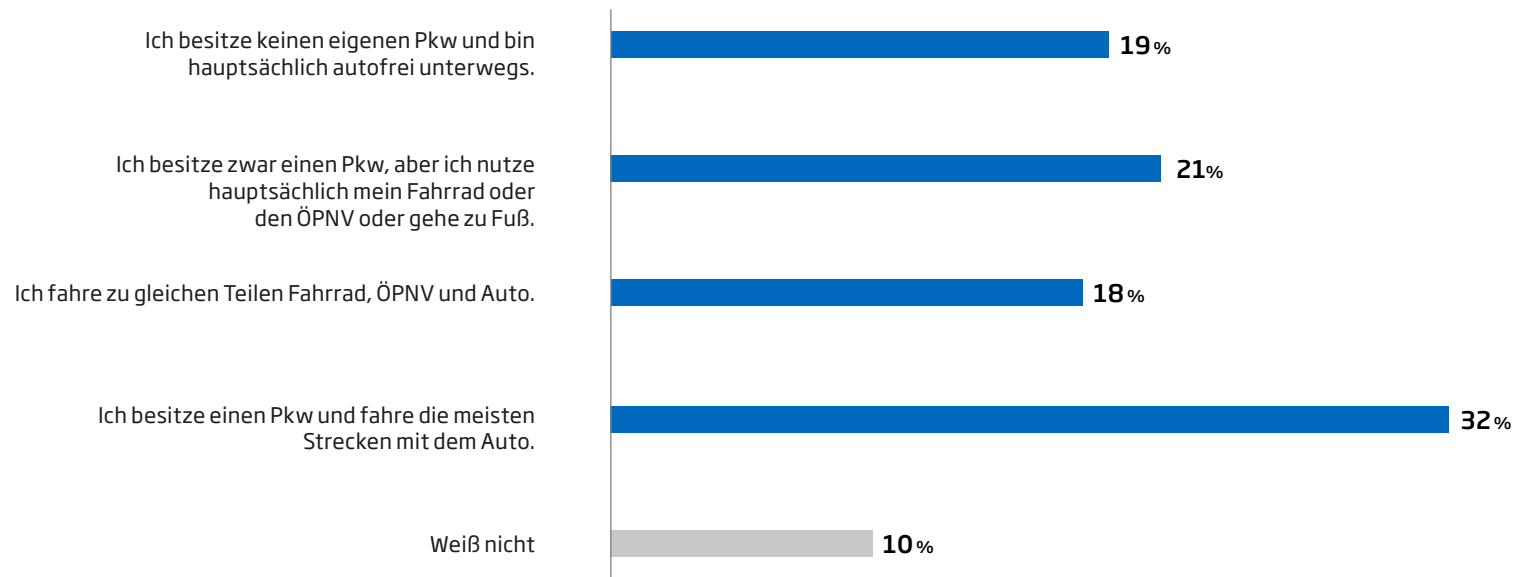
Umverteilung öffentlicher Gelder

Bei der Frage nach den drei wichtigsten Auswirkungen nachhaltiger Mobilität liegen die Schadstoffreduktion, Erhöhung der Lebensqualität und Entlastung der Haushaltskasse vorne.

Die höchste Zustimmung bei der Frage nach den Vorteilen von Maßnahmen für umwelt- und klimafreundliche Mobilität erhält die Reduzierung von Schadstoffemissionen (45 Prozent). Knapp zwei von fünf Befragten sehen in einer erhöhten Lebensqualität und Einsparungen für den Haushalt die wichtigste Auswirkung (je 39 Prozent). Die Erwartung ist, dass die Nutzung von ÖPNV oder dem Fahrrad für den Haushalt die Haltungskosten eines Autos verringert. Auch weniger Staus (37 Prozent) und eine bessere Gesundheit durch Radfahren oder Zufußgehen (35 Prozent) finden viel Zuspruch.

2035: Kaum jemand will vom Auto lassen

Wenn Sie an die Zukunft denken: Wie werden Sie im Jahr 2035 als Verkehrsteilnehmer:in unterwegs sein?

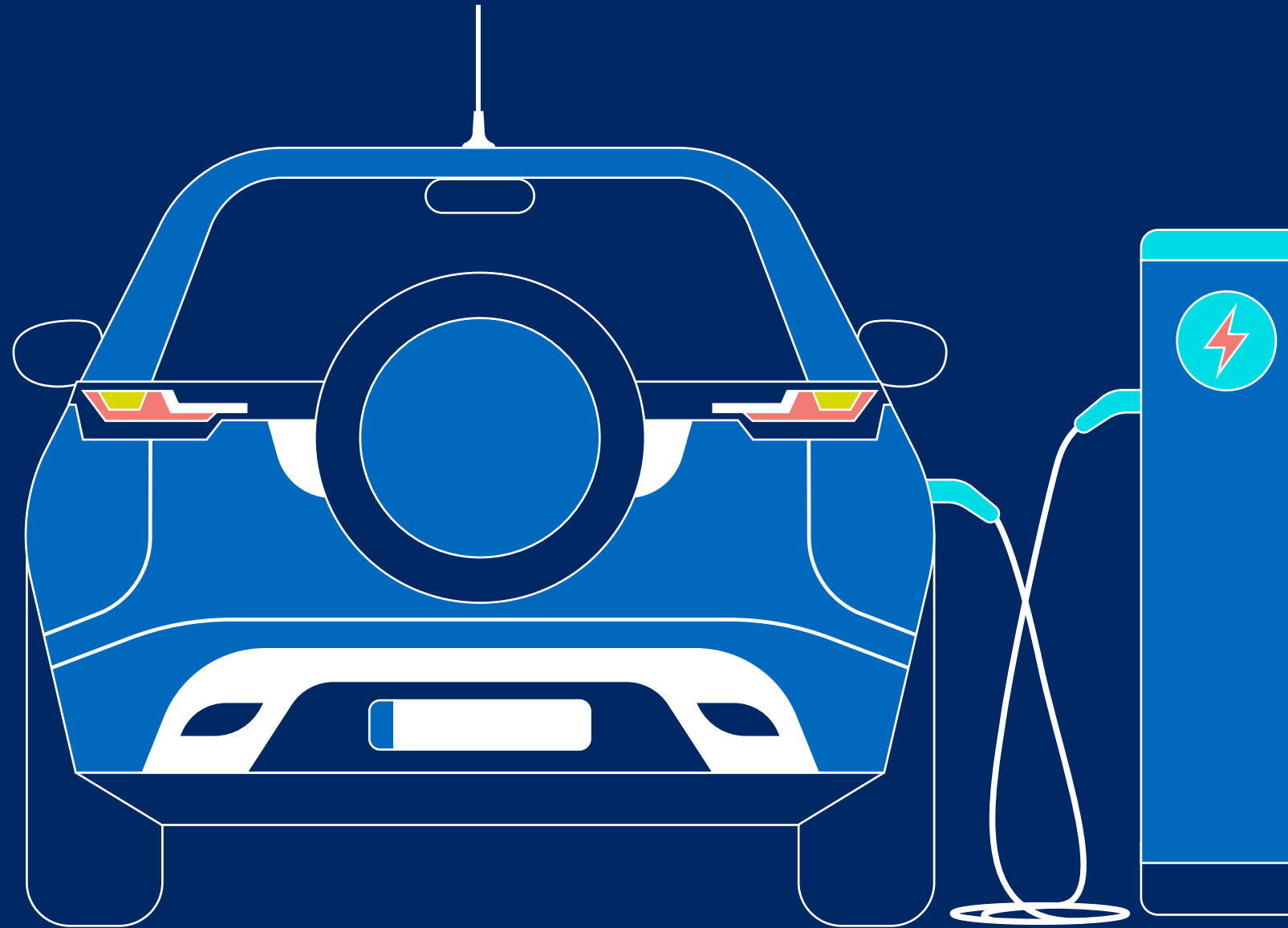


Die Minderheit geht davon aus, in Zukunft keinen eigenen Pkw zu besitzen und hauptsächlich autofrei unterwegs zu sein.

Ein eigenes Auto haben und damit auch die meisten Strecken zurücklegen – so lautet die Prognose, die knapp ein Drittel der Befragten (32 Prozent) für die persönliche Mobilität im Jahr 2035 abgibt. Zwei von fünf Befragten (18 Prozent) wollen ein Auto besitzen, jedoch zu gleichen Teilen auch das Rad und den ÖPNV nutzen. Etwas höher liegt der Anteil (21 Prozent) bei denjenigen, die zwar einen Pkw haben, sich aber hauptsächlich mit dem Rad oder dem ÖPNV fortbewegen – oder zu Fuß gehen. Jede:r zehnte Befragte (10 Prozent) ist noch unsicher über sein zukünftiges Mobilitätsverhalten.

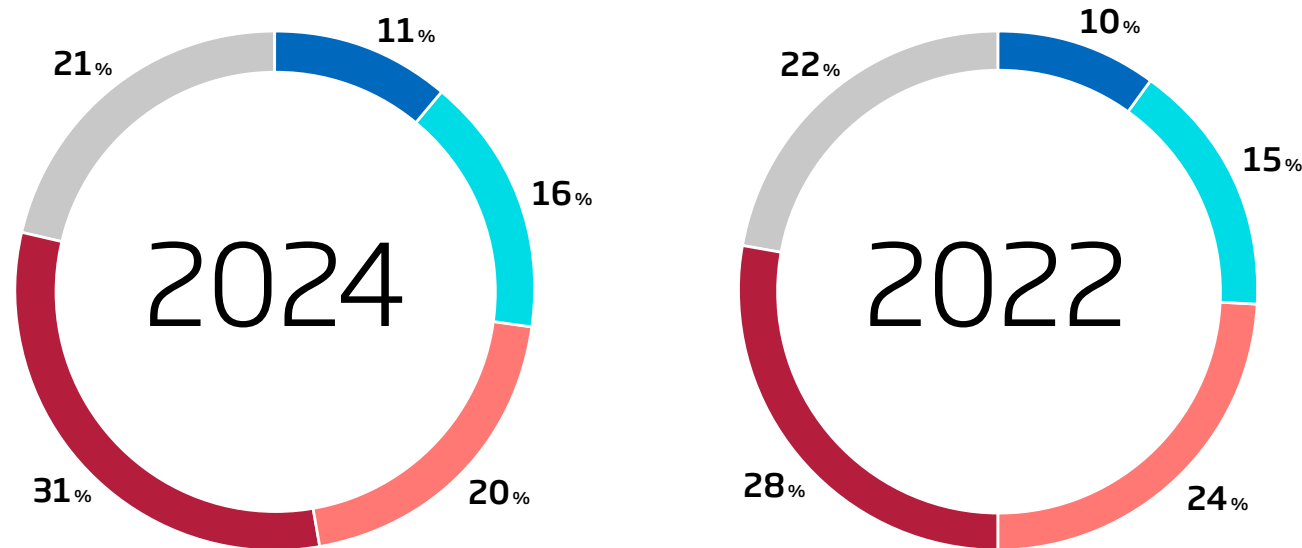
E-Mobilität

5



Stabile Unlust: E-Autokauf kommt für die Mehrheit nicht infrage

Wie wahrscheinlich ist es, dass das nächste Auto, das Sie kaufen, ein Elektroauto ist?



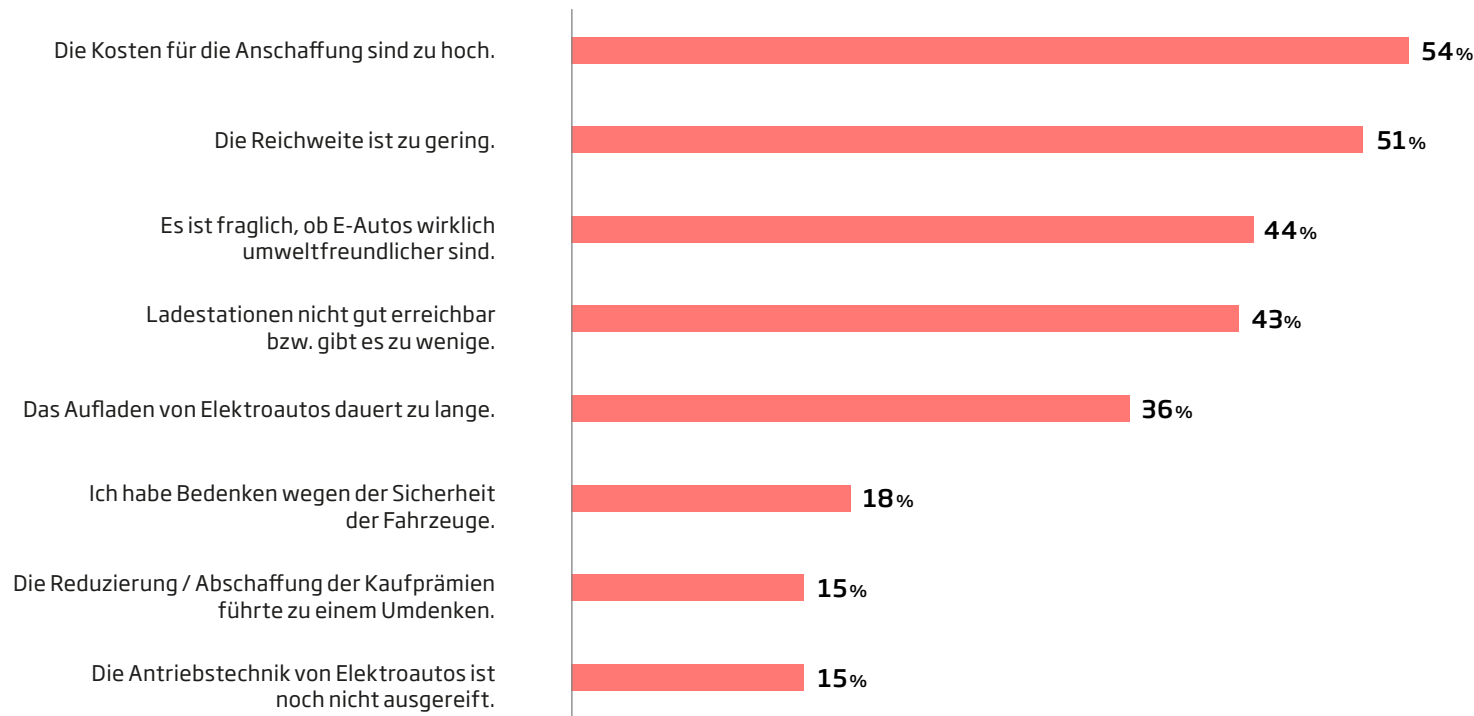
- Sehr wahrscheinlich
- Eher wahrscheinlich
- Eher unwahrscheinlich
- Sehr unwahrscheinlich
- Kaufe kein Auto / Weiß nicht

Anteil derjenigen, die sich ein Elektroauto anschaffen wollen, verharrt auf demselben Niveau wie vor zwei Jahren.

Wird der nächste Pkw ein Elektroauto? Das ist unwahrscheinlich, sagt die Mehrheit der Befragten (51 Prozent). Unter ihnen sind diejenigen in der Mehrzahl, die eine solche Anschaffung als „sehr unwahrscheinlich“ ansehen. Gut ein Viertel (27 Prozent) hält den Kauf eines E-Autos als nächsten Wagen für wahrscheinlich. Damit verharrt der Zuspruch für elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf demselben Niveau wie vor zwei Jahren. Damals konnte sich ebenfalls ein Viertel (25 Prozent) vorstellen, als nächstes ein E-Auto zu erwerben. Gut jeder fünfte Befragte will sich kein Auto kaufen oder ist unschlüssig (21 Prozent).

Kosten und Reichweite bleiben Hürden beim E-Autokauf

Was spricht aus Ihrer Sicht generell dagegen, sich zurzeit ein Elektroauto zu kaufen?

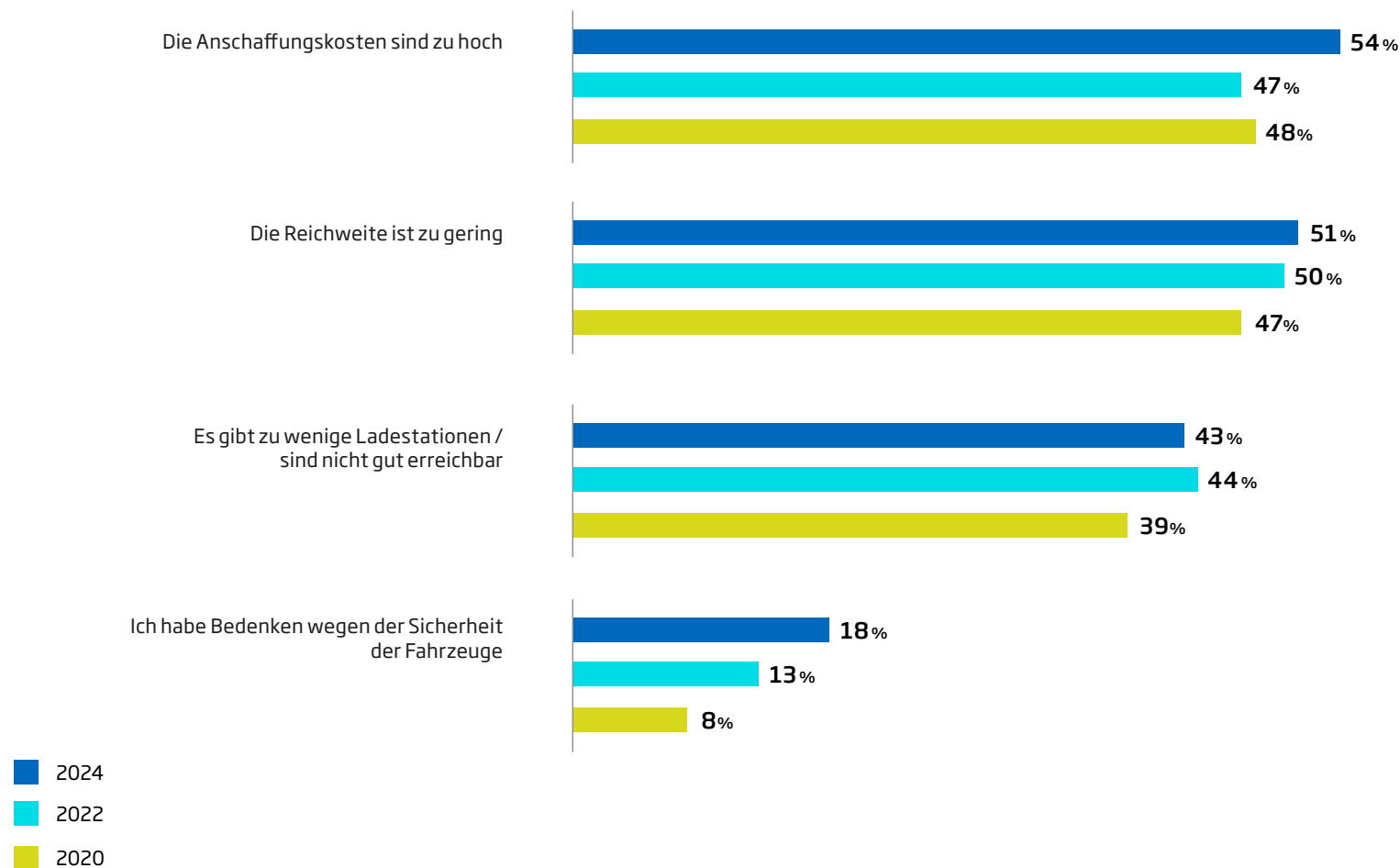


Die Gründe für den Verzicht auf das Elektroauto sind vielschichtig - das Stimmungsbild ähnelt dem der Vorgängerstudien.

Zu hohe Anschaffungskosten, zu geringe Reichweite - für die Mehrheit (54 Prozent bzw. 51 Prozent) sind dies die wichtigsten Gründe dafür, kein Elektroauto zu kaufen. Im Vergleich zu den beiden Erhebungen 2020 und 2022 ist die Zustimmung für diese beiden Punkte sogar noch gestiegen. Auch die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit (44 Prozent) sind gewachsen. Das Fehlen von Ladestationen moniert aktuell eine ähnlich hohe Zahl (43 Prozent) wie vor zwei Jahren. Rund ein Drittel (36 Prozent) findet das Aufladen zu langsam. Die Abschaffung von Kaufprämien hat offenbar keinen entscheidenden Einfluss - nur für eine Minderheit (15 Prozent) gibt dies den Ausschlag für den Verzicht auf das E-Auto.

E-Auto Vorbehalte verfestigen sich

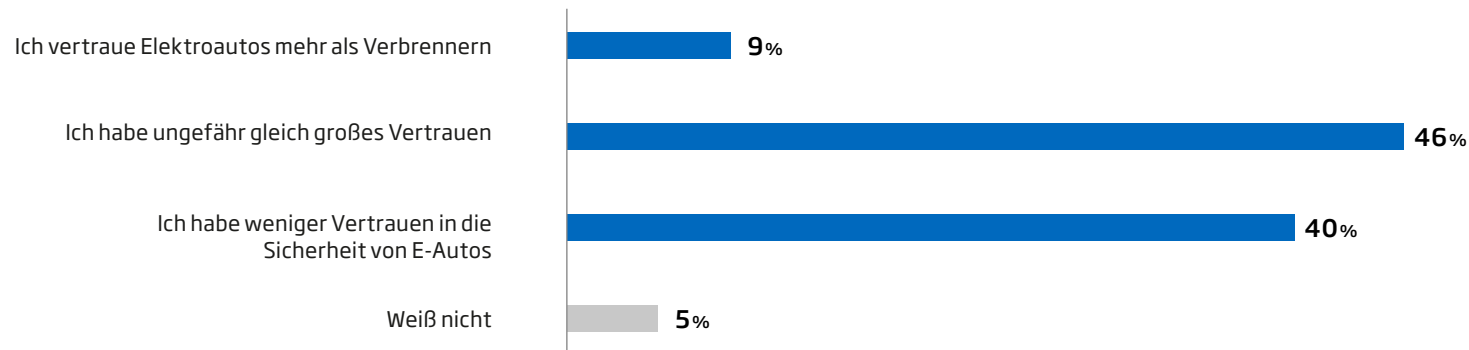
Welche Faktoren sprechen derzeit gegen die Anschaffung eines Elektroautos?



Im Vergleich zu den Vorgängerstudien scheinen sich die Vorbehalte verfestigt oder verstärkt zu haben. Neben den hohen Anschaffungskosten sind zu geringe Reichweiten von E-Autos immer noch ein zentrales Hindernis, obwohl zahlreiche neue E-Modelle mit technischen Verbesserungen auf den Markt kommen. Der schleppende Ausbau der Ladeinfrastruktur verstärkt dieses Hindernis. Umweltbedenken sind immer noch weit verbreitet, obwohl der Nutzen der Antriebswende für das Klima wissenschaftlich hinreichend belegt ist.

Geringeres Vertrauen in die Sicherheit von E-Autos

Wie würden Sie die Sicherheit von Elektroautos im Vergleich zu Autos mit Verbrennungsmotoren bewerten?

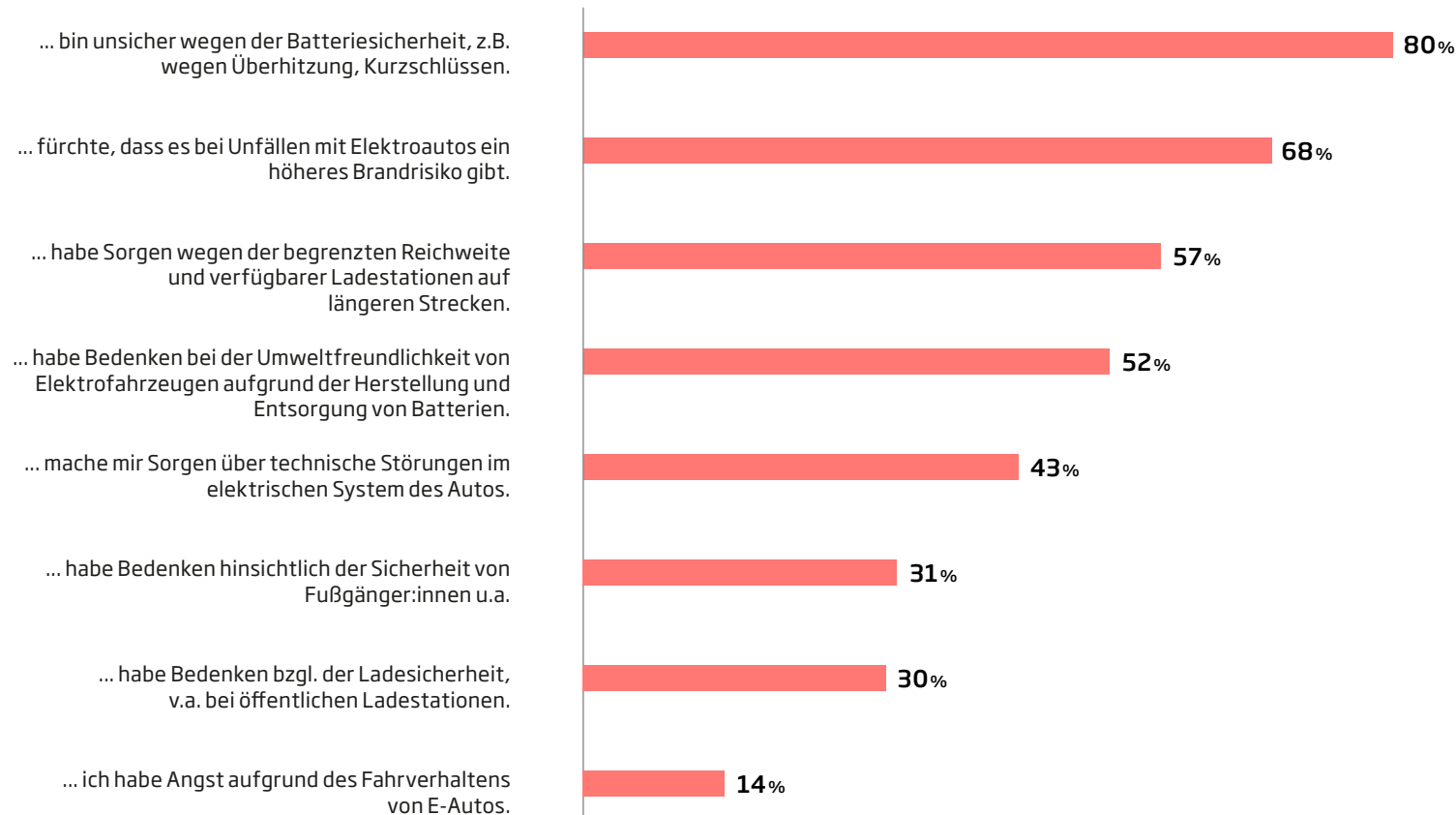


Verbrenner genießen mit Blick auf die Sicherheit ein höheres Vertrauen - die Mehrzahl der Befragten allerdings sieht keinen Unterschied zu Elektroautos.

Was ist sicherer: E-Auto oder Verbrenner? Nur knapp jede:r zehnte Befragte (9 Prozent) vertraut dem Elektroauto stärker als dem Fahrzeug mit konventionellem Antrieb. Zwei von fünf Befragten hingegen (40 Prozent) bringen dem Verbrenner mit Blick auf die Sicherheit ein höheres Vertrauen entgegen. Knapp die Hälfte (46 Prozent) sieht die beiden Antriebsarten gleichauf. Wer bei der Wahl des Verkehrsmittels auf Klimaschutz achtet, hat häufiger mehr Vertrauen in die Sicherheit von Elektroautos (14 Prozent) oder sieht keinen Unterschied (52 Prozent).

Sorgen um die Batteriesicherheit

Sie haben angegeben, weniger Vertrauen in die Sicherheit von Elektroautos im Vergleich zu Verbrennern zu haben. Welche Gründe spielen eine Rolle? Ich...

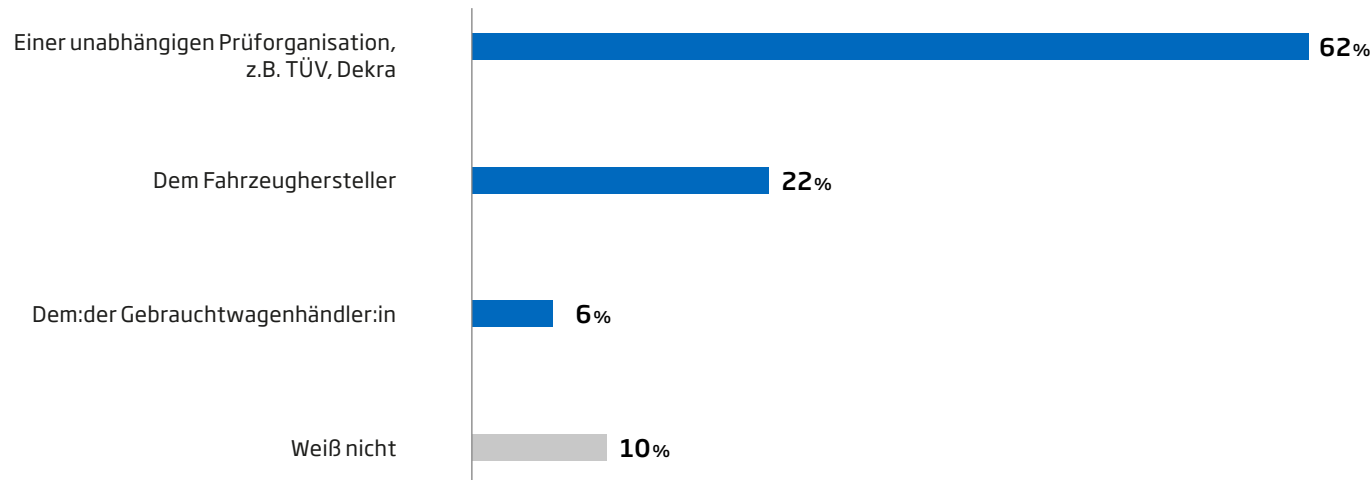


Die Gefahren von Kurzschlüssen, Überhitzung und Bränden werden bei E-Autos als beträchtlich angesehen.

Überhitzung oder Kurzschlüsse – die Mehrheit (80 Prozent) derjenigen, die E-Autos für weniger sicher halten, führt dies auf die Batteriesicherheit zurück. Zwei Drittel (68 Prozent) befürchten bei Unfällen mit E-Autos ein höheres Brandrisiko als bei Verbrennern. Auch hier wird die Batterie als Hauptgrund für ein höheres Gefahrenpotenzial gesehen. Mehr als die Hälfte (57 Prozent) machen sich auf längeren Strecken Sorgen wegen der begrenzten Reichweite und einer lückenhaften Ladeinfrastruktur. Ebenfalls eine Mehrheit (52 Prozent) hat mit Blick auf die Produktion und Entsorgung der Batterie Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von Elektroautos. Rund zwei von fünf Befragten (43 Prozent) äußern sich skeptisch wegen möglicher technischer Störungen im elektrischen System.

Käufer:innen gebrauchter E-Autos vertrauen unabhängigen Prüfern

Wem würden Sie vertrauen, die Leistungsfähigkeit der Hochvoltbatterie bei einem gebrauchten E-Auto korrekt auszuweisen?



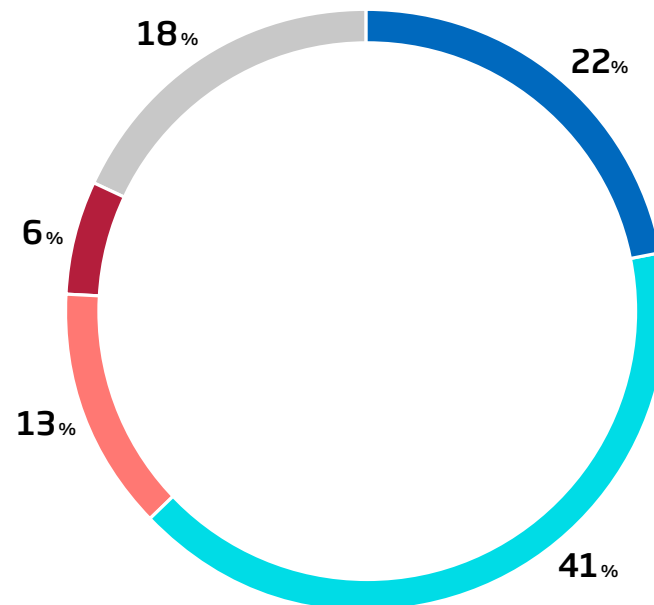
Prüforganisationen wie TÜV oder Dekra wird eine verlässliche Feststellung der Leistungsfähigkeit von Batterien am häufigsten zugetraut.

Hochleistungsbatterien sind eine der wichtigsten und teuersten Komponenten bei E-Autos. Wer könnte beim Kauf eines gebrauchten Fahrzeugs deren Leistungsfähigkeit untersuchen? Die Mehrheit der Befragten (62 Prozent) würde in diesem Fall einer unabhängigen Prüforganisation wie dem TÜV vertrauen. Besonders ausgeprägt ist das Vertrauen bei Älteren – bei der Gen Z (60 Prozent) und der Generation Y (54 Prozent) liegt es unter dem Durchschnitt. Knapp ein Viertel der Befragten vertrauen dem Fahrzeughersteller (22 Prozent) – deutlich mehr als dem:der Gebrauchtwagenhändler:in (6 Prozent).

Wechselakkus haben viele Fans

Hersteller von Elektroautos setzen auf Wechselbatterien.

Wie finden Sie dieses System im Vergleich zu fest verbauten Batterien?



- Sehr viel besser
- Besser
- Schlechter
- Sehr viel schlechter
- Weiß nicht

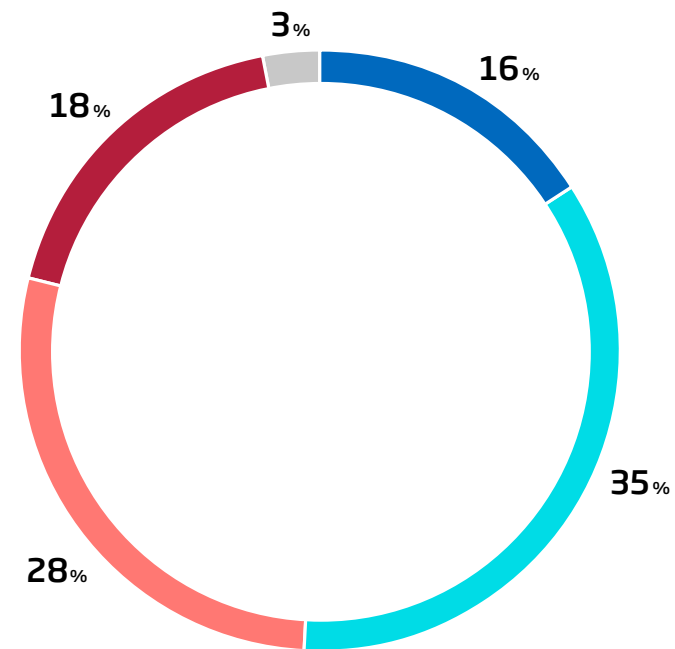
Frage: Hersteller von Elektroautos setzen auf Wechselbatterien. Ist die Batterie leer, wird diese in einer spezialisierten Service-Station gegen eine geladene getauscht. Wie finden Sie dieses System im Vergleich zu den E-Autos mit fest verbauten, nicht tauschbaren Batterien?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Leere Batterien an Servicestationen tauschen, statt sie aufzuladen - das überzeugt die Mehrheit.

Wenn es mal schnell gehen muss: Statt sie aufzuladen, kann die leere Batterie an einer Servicestation gegen eine volle getauscht werden. Fast zwei Drittel (63 Prozent) bewerten dieses Wechselakku-Konzept als vorteilhaft gegenüber fest verbauten Batterien. 22 Prozent finden Wechselakkus sogar „sehr viel besser“. Knapp ein Fünftel (19 Prozent) findet Wechselakkus dagegen schlechter. Ebenfalls ein knappes Fünftel der Befragten (18 Prozent) ist unschlüssig.

Nur eine knappe Mehrheit sieht Klimavorteile von E-Autos

Inwieweit glauben Sie, dass die verkehrsbedingte Klimabelastung durch Elektro-Autos reduziert werden kann?



- Deutlich reduziert werden
- Etwas reduziert werden
- Kaum reduziert werden
- Gar nicht reduziert werden
- Weiß nicht

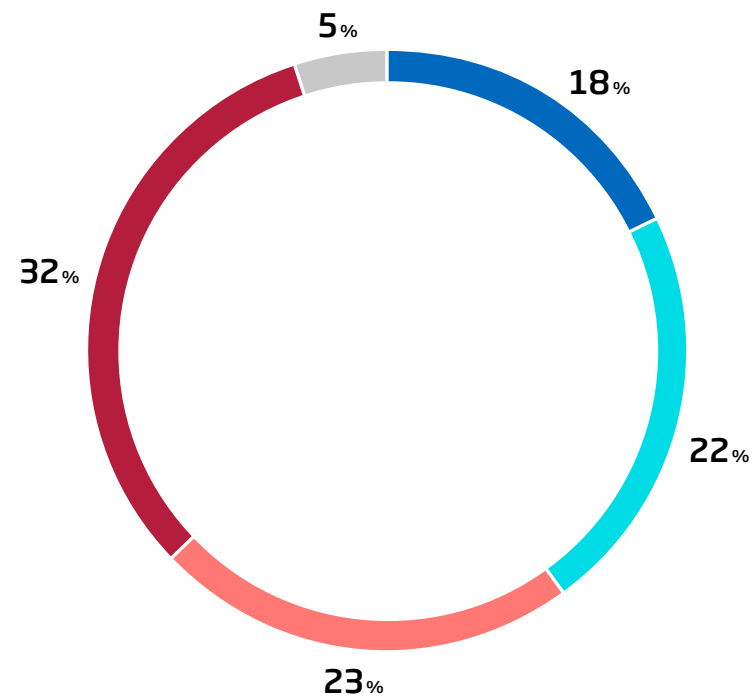
Frage: Inwieweit glauben Sie, dass die verkehrsbedingte Klimabelastung durch Elektro-Autos reduziert werden kann?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Viele sind mit Blick auf die Umweltfreundlichkeit von batteriebetriebenen Fahrzeugen skeptisch.

Sind Elektroautos besonders umwelt- und klimafreundlich? Nur etwas mehr als die Hälfte (51 Prozent) ist der Ansicht, dass die verkehrsbedingte Klimabelastung durch Elektrofahrzeuge reduziert werden kann: Etwa ein Drittel (35 Prozent) sieht die Chance, dass der CO₂-Ausstoß im Verkehr zumindest „etwas reduziert werden“ kann. Rund jeder sechste Befragte (16 Prozent) traut E-Autos eine deutlich verringerte Klimabelastung zu. Auf der anderen Seite ist fast jeder:r Zweite (46 Prozent) der Ansicht, dass der Klimaschutz durch die batteriebetriebenen Fahrzeuge gar nicht (18 Prozent) oder kaum (28 Prozent) verbessert wird.

Mehrheit gegen Verbrenner-Aus

In der EU dürfen ab 2035 keine neuen, mit fossilem Diesel oder Benzin betankten Autos mehr neu zugelassen werden. Befürworten Sie das Verbrenner-Aus?



- Befürworte ich vollkommen
- Befürworte ich eher
- Lehne ich eher ab
- Lehne ich vollkommen ab
- Weiß nicht

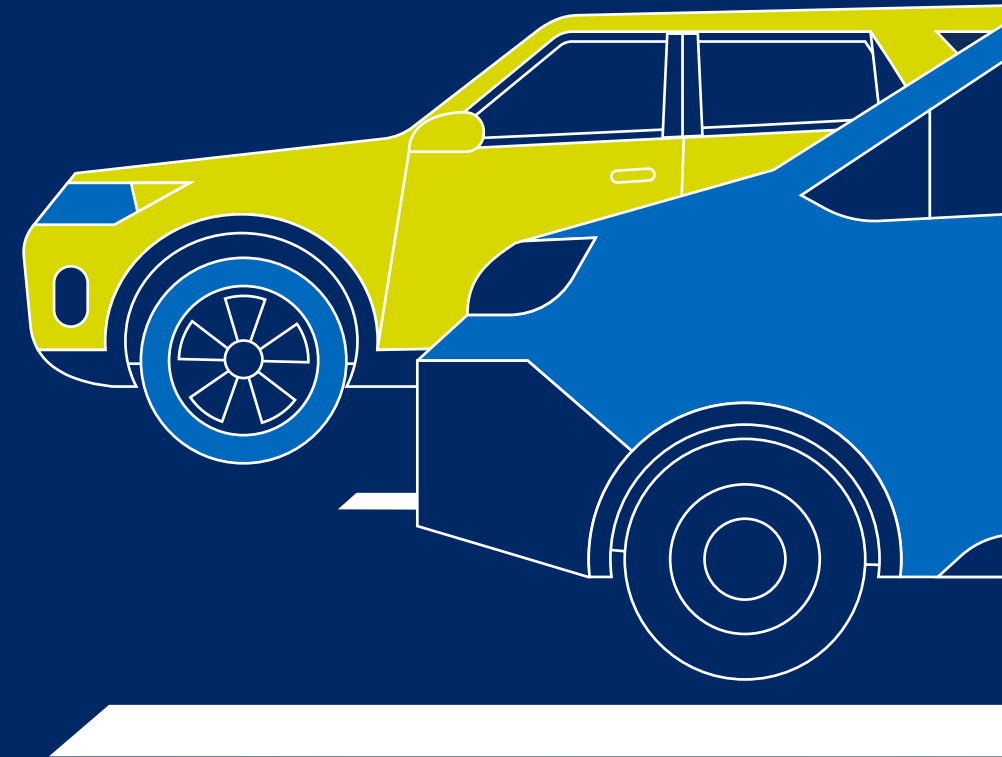
Frage: In der EU dürfen ab 2035 keine neuen, mit fossilem Diesel oder Benzin betankten Autos mehr neu zugelassen werden. Befürworten Sie das Verbrenner-Aus?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Das Aus für Pkw, die fossile Kraftstoffe nutzen, ist von der EU beschlossen – hierzulande lehnt eine Mehrheit dies ab.

Neuwagen mit Verbrennungsmotor dürfen nur noch dann zugelassen werden, wenn sie CO₂-emissionsfrei fahren – beispielsweise mit E-Fuels. Ab 2035 gilt diese Regelung in der EU. Neue Diesel- und Benzin-Pkw können dann nicht mehr zugelassen werden. Das Aus für die klassischen Verbrenner lehnt die Mehrheit ab (55 Prozent). Zwei von fünf Befragten (40 Prozent) dagegen befürworten es. Eine überdurchschnittlich hohe Zustimmung hat das Verbrenner-Aus bei der jüngeren Gen Z (54 Prozent) sowie der Generation Y (46 Prozent).

Digital und vernetzt unterwegs

6



Vertrauen in Assistenzsysteme

Digitalisierung definiert Mobilität neu »

Nutzung von Assistenzsystemen »

Vertrauen in digitale Assistenten »

Vor- und Nachteile von Fahrassistenten »

Ansprüche an Assistenzsysteme »

Prüfung von Assistenzsystemen »

6.1

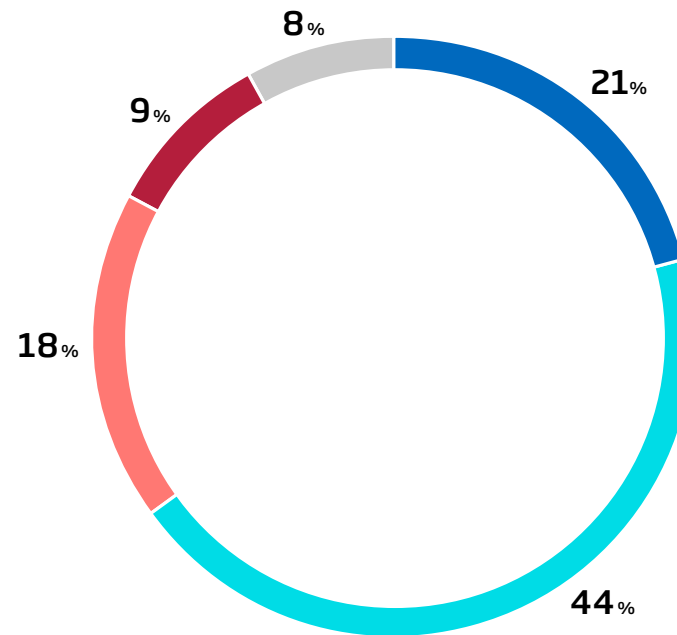


Digitalisierung definiert Mobilität neu

Folgen der Digitalisierung für den Mobilitätssektor

65%

glauben, dass die Digitalisierung ein grundsätzliches Umdenken im Bereich der Mobilität erfordert.



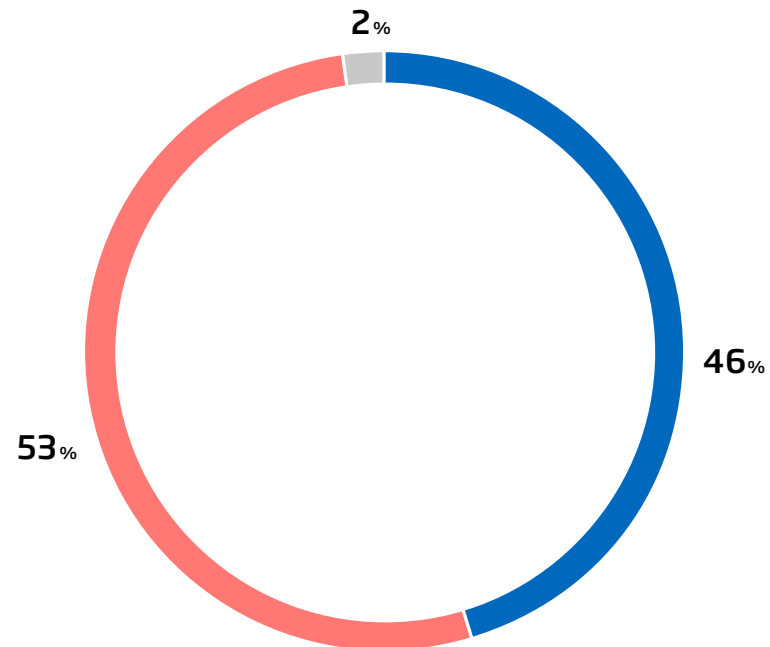
- Stimme voll und ganz zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- Weiß nicht

Der verstärkte Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik im Verkehr verlangt nach Ansicht der Mehrheit ein Umdenken.

Ob in den Fahrzeugen selbst oder bei der Verkehrssteuerung - die Digitalisierung macht auch vor dem Bereich der Mobilität nicht halt. Fast zwei Drittel sind deswegen der Ansicht, dass ein grundsätzliches Umdenken im Bereich der Mobilität notwendig ist. Für nicht nötig hält gut ein Viertel (27 Prozent) das grundsätzliche Umsteuern, 8 Prozent sind unschlüssig.

Knapp die Hälfte hat bereits Assistenzsysteme genutzt

Haben Sie bereits Erfahrungen im Umgang mit Fahrassistenzsystemen, z.B. Notbrems- oder Spurhalteassistent, Einparkhilfe?



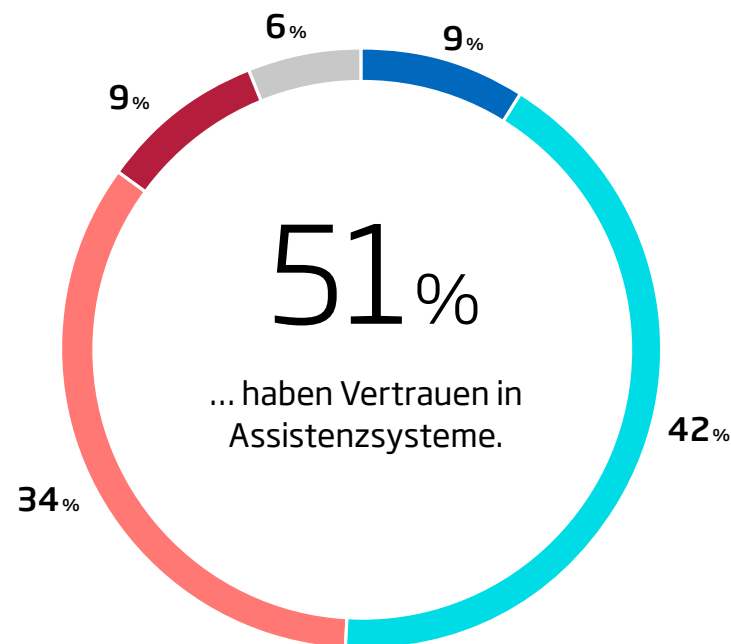
Frage: Haben Sie bereits Erfahrungen im Umgang mit Fahrassistenzsystemen, z.B. Notbremsassistent, Spurhalte-Assistent.
Basis: Alle Befragten (n=2.500) | Abweichungen zu 100 Prozent sind rundungsbedingt

Digitale Helfer gewinnen im Pkw an Bedeutung.

Notbrems- und Spurhalteassistent oder die Einparkhilfe, die piepsend oder mithilfe einer Kamera vor Hindernissen warnt: Fahrassistenzsysteme werden in Pkw zunehmend zum Standard. Entsprechend hoch ist die Zahl der Befragten, die mit ihnen bereits praktische Erfahrungen gesammelt hat. Bei knapp der Hälfte ist dies der Fall (46 Prozent). Eine knappe Mehrheit (53 Prozent) hat Fahrassistenzsysteme noch nicht genutzt.

Knappes Mehrheits hat Vertrauen in digitale Assistenten

Wie groß ist Ihr Vertrauen in die Zuverlässigkeit von Fahrerassistenzsystemen in allen Verkehrssituationen?



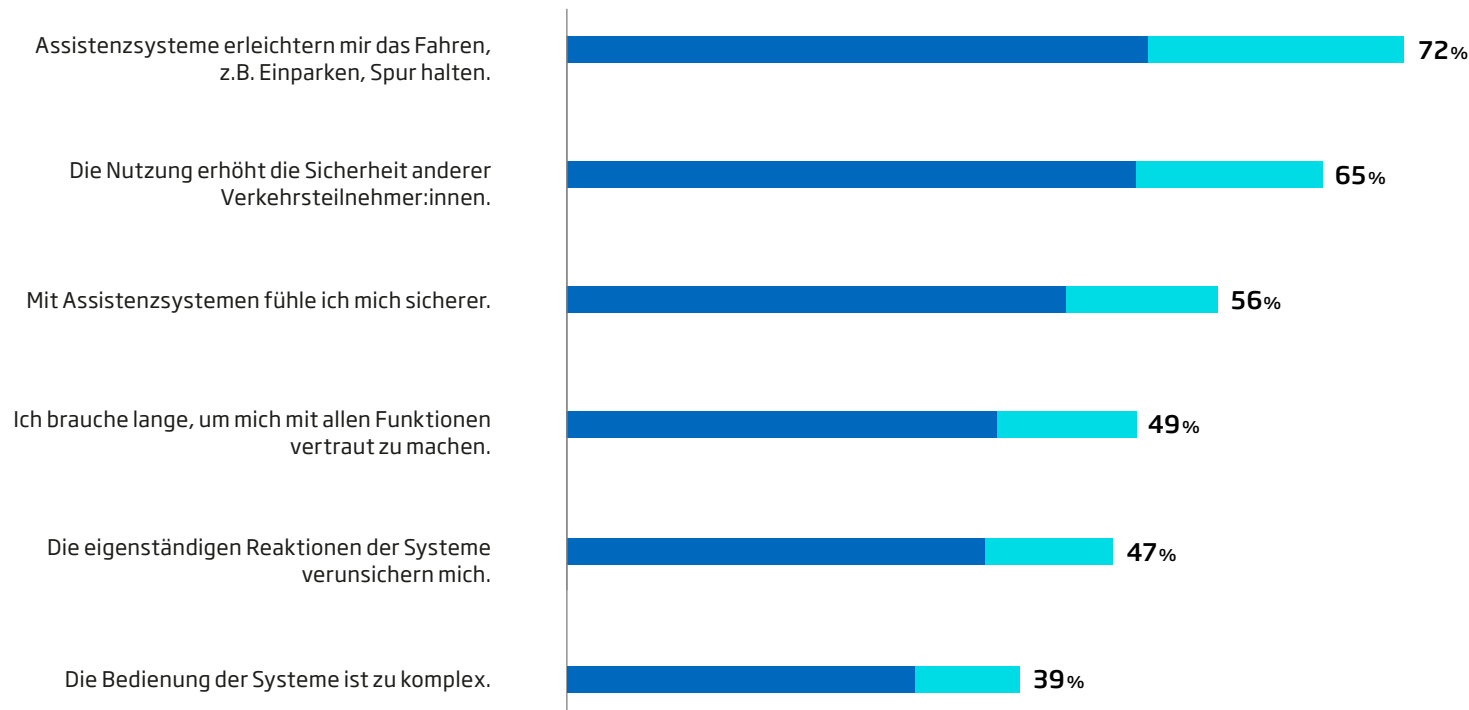
- Sehr großes Vertrauen
- Eher großes Vertrauen
- Eher geringes Vertrauen
- Kein Vertrauen
- Weiß nicht

Wer Fahrerassistenzsysteme bereits genutzt hat, zeigt sich häufiger offen für die technische Unterstützung.

Sind Fahrerassistenzsysteme tatsächlich nur Helfer – oder bergen sie auch Gefahren? Sehr großes Vertrauen bekundet etwa jeder elfte Befragte (9 Prozent). Zusammen mit den Befragten, die „eher großes Vertrauen“ haben (42 Prozent), bilden sie die knappe Mehrheit. Eher geringes Vertrauen hat rund ein Drittel. Gar nicht auf die Systeme verlassen würde sich jeder elfte Befragte. Wurden digitale Assistenten bereits genutzt, wächst das Vertrauen: Unter den Anwendern äußern sich knapp drei Viertel positiv (74 Prozent).

Vor- und Nachteile von Fahrassistenten

Nutzen oder schaden Fahrassistenzsysteme?



- Stimme eher zu
- Stimme voll und ganz zu

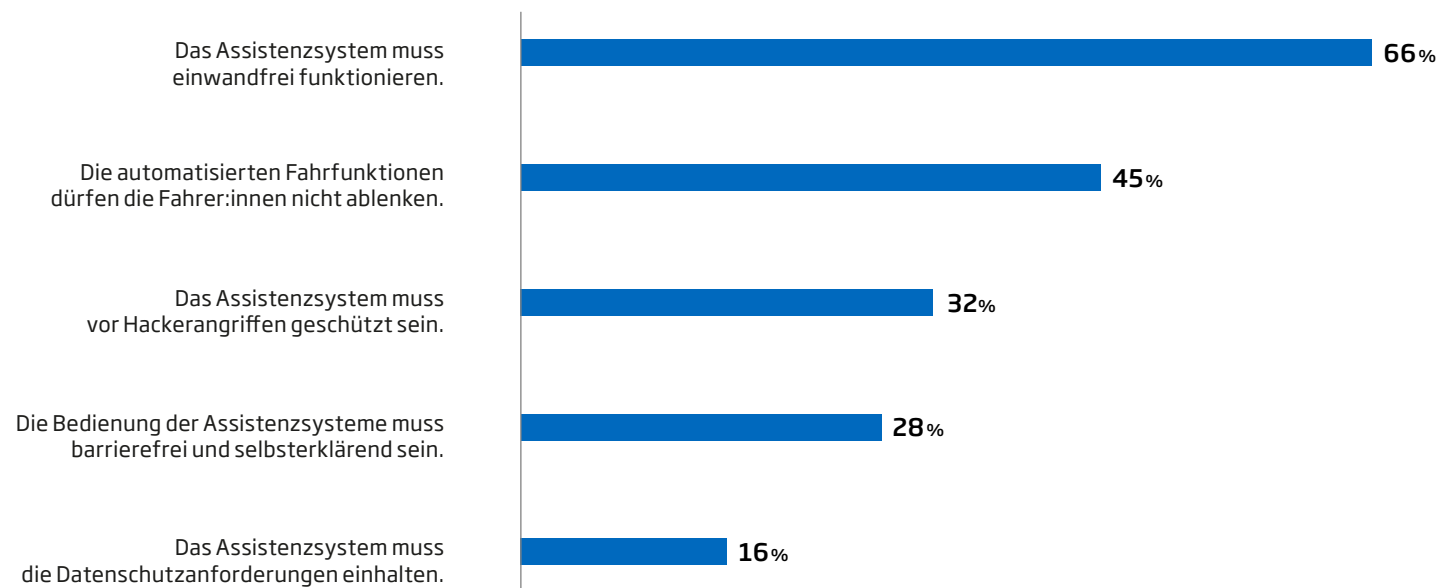
Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu Assistenzsystemen in Fahrzeugen zu?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Die digitalen Helfer erhöhen nach Ansicht der Mehrheit den Komfort sowie den Schutz anderer Verkehrsteilnehmer:innen - zugleich sorgen sie aber auch für Verunsicherung bei Fahrer:innen.

Einparkhilfen oder Spurhaltesysteme erleichtern das Fahren - diese Einschätzung teilen knapp drei Viertel. Dass die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer:innen erhöht wird, meinen knapp zwei Drittel. Und für gut die Hälfte erhöhen Fahrassistenzsysteme auch die eigene Sicherheit. Doch es gibt auch Reibungspunkte. Jeweils knapp die Hälfte benötigt lange, um sich mit allen Funktionen vertraut zu machen, oder ist durch eigenständige Reaktionen des Systems verunsichert. Knapp zwei von fünf Befragten finden die Bedienung zu kompliziert (39 Prozent).

Einwandfreie Funktion ist am wichtigsten

Die wichtigsten Sicherheitsaspekte automatisierter Fahrfunktionen

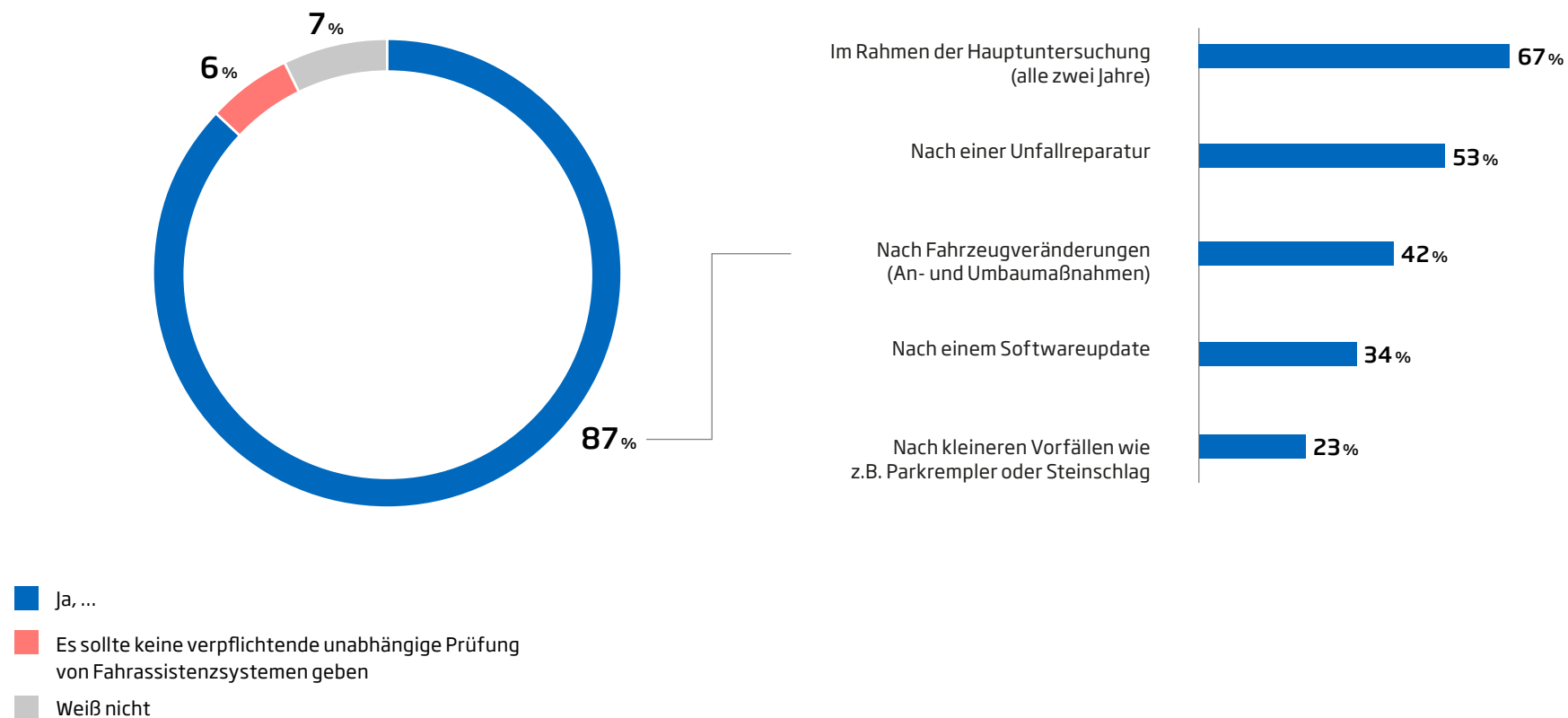


Zwei Drittel sehen es als wichtigsten Sicherheitsaspekt, dass Fahrassistenzsysteme störungsfrei arbeiten.

Sind Assistenzsysteme im Einsatz, dann wollen sich Fahrer:innen auch voll und ganz auf sie verlassen können. Eine deutliche Mehrheit hält es für unabdingbar, dass die Technik einwandfrei funktioniert. Die zweitwichtigste Anforderung ist, dass die Fahrer:innen nicht abgelenkt werden (45 Prozent). Knapp ein Drittel verlangt, dass ein Fahrassistenzsystem vor Hackerangriffen geschützt ist (32 Prozent). Etwa drei von zehn Befragten erwarten eine intuitive Bedienung.

Klare Mehrheit für Prüfung von Assistenzsystemen

In welchen Situationen sollten Funktion und Wirkung von Fahrassistenzsystemen von unabhängigen Prüforganisationen überprüft werden?



Fast neun von zehn Befragten erwarten eine verpflichtende unabhängige Prüfung.

Wie häufig sollten Fahrassistenzsysteme unter die Lupe genommen werden? Mehr als zwei Drittel der Befragten (67 Prozent) erachten dies im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) als notwendig, die alle zwei Jahre von unabhängigen Prüforganisationen wie dem TÜV durchgeführt wird. Auch nach einem Unfall erwartet die Mehrheit (53 Prozent), dass auch das Assistenzsystem überprüft wird. Nach Umbaumaßnahmen am Fahrzeug wollen zwei von fünf Befragten (42 Prozent) eine solche Kontrolle. Etwa ein Drittel (34 Prozent) sieht zudem nach einem Softwareupdate Prüfbedarf. Gegen eine verpflichtende unabhängige Prüfung spricht sich eine deutliche Minderheit (6 Prozent) aus.

Sicherheit digitaler und autonomer Fahrfunktionen

Digitale Funktionen »

Sicherheit digitaler Fahrzeugtechnik »

Sorgen vor dem Einsatz autonomer Fahrzeuge »

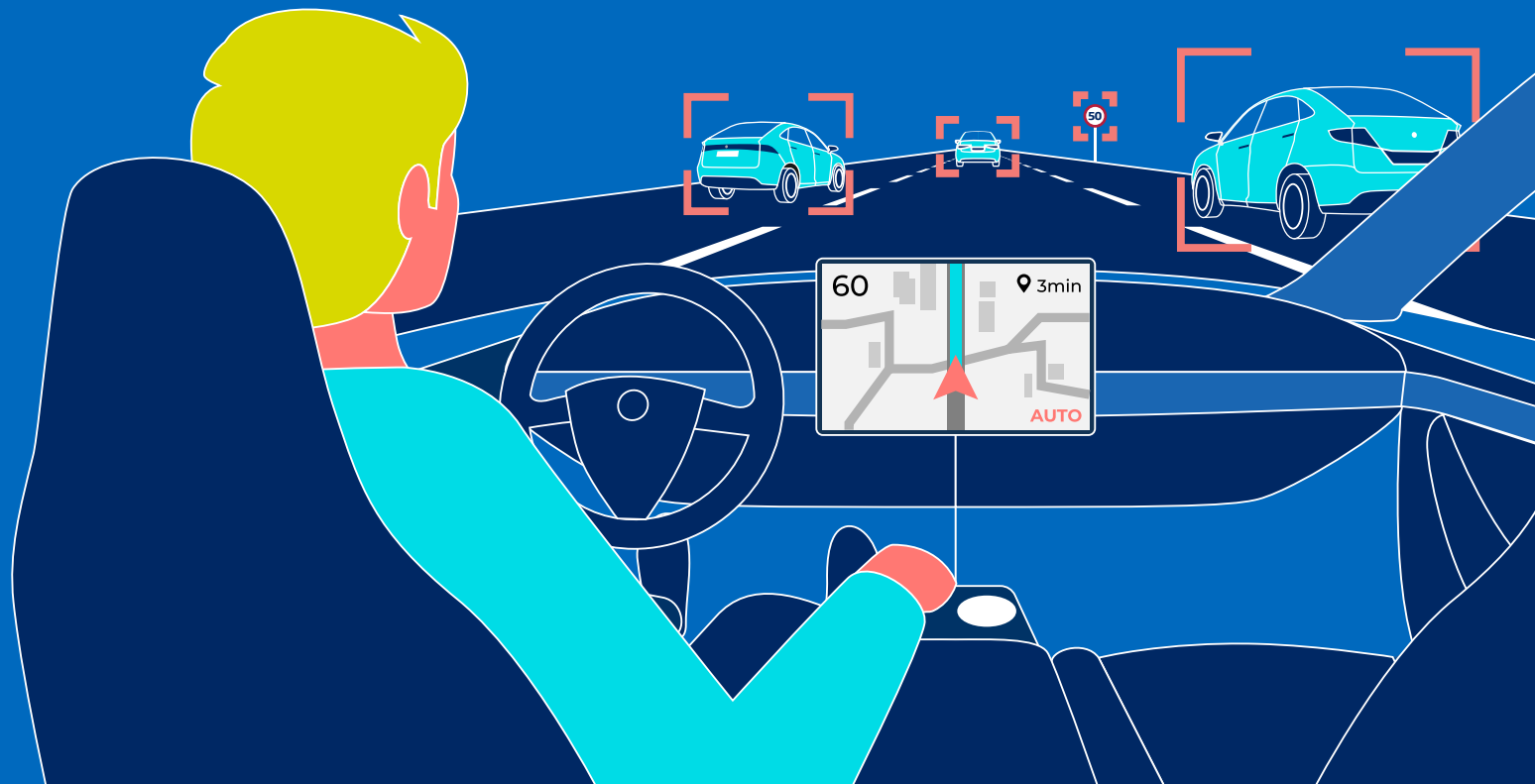
Zweifel an autonomen Fahrfähigkeiten »

Datenanalysen für höhere Verkehrssicherheit »

Hauptuntersuchung für autonome Fahrzeuge »

Sicherheitsprüfungen für die digitale Infrastruktur »

6.2



Digitale Funktionen erleichtern das Fahren – und lenken ab

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu digitalen Ausstattungen und Funktionen in Fahrzeugen zu?

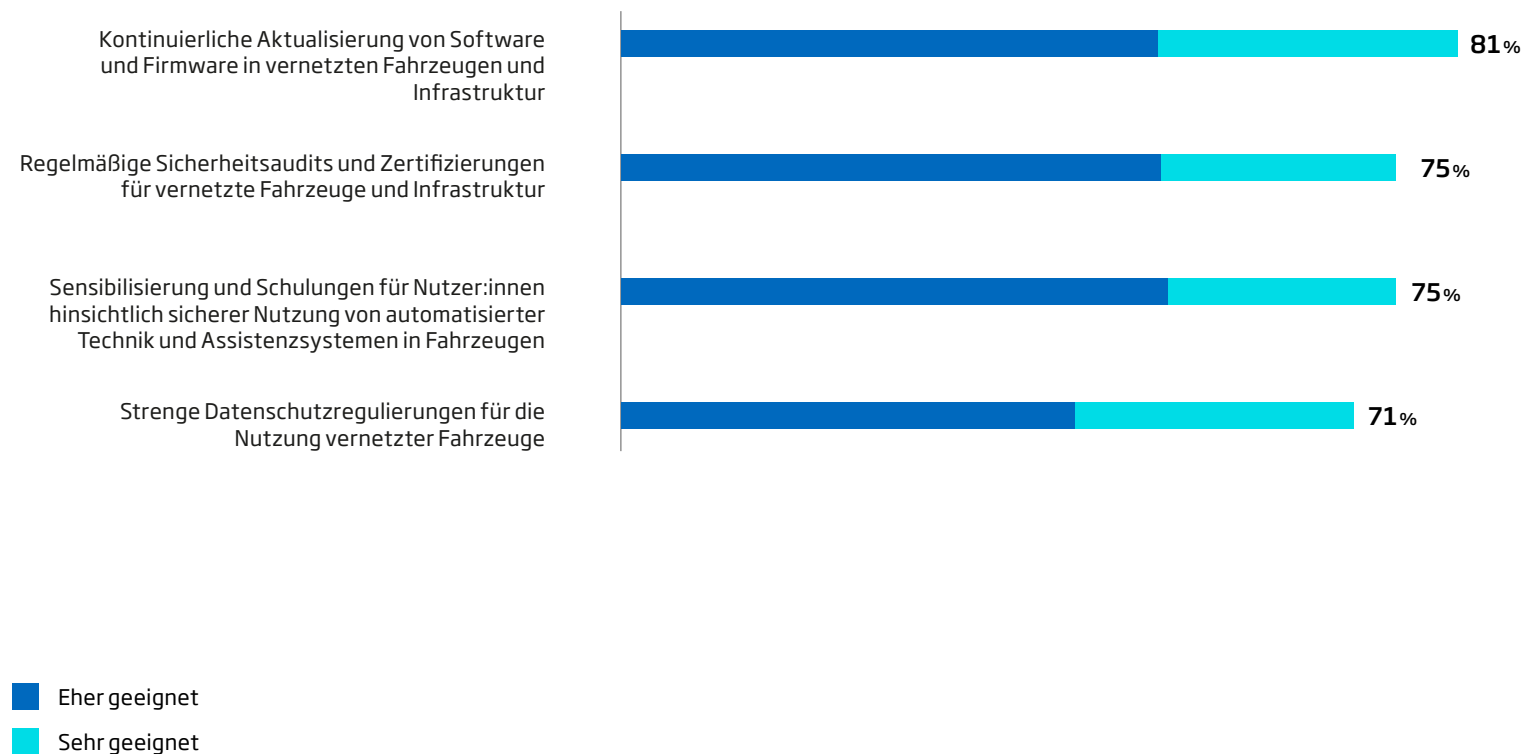


Besonders in Metropolen schätzen Autofahrer:innen die digitalen Helfer – der Umgang damit fällt jüngeren Menschen leichter.

Fahrbezogene Funktionen wie die Anzeige verfügbarer Parkplätze in der Nähe erweisen sich unterwegs als nützlich – davon sind gut zwei Drittel (69 Prozent) überzeugt. Über dem Durchschnitt liegt die Zustimmung in Metropolen (73 Prozent). Zugleich fühlt sich eine Mehrheit (52 Prozent) durch die Bedienung abgelenkt – ein Problem, das jüngere weniger betrifft. So fühlt sich nur ein knappes Drittel der Gen Z (30 Prozent) beeinträchtigt. Knapp zwei von fünf Befragten geben an, dass die Bedienung digitaler Ausstattung in Fahrzeugen sehr schwierig ist.

Zertifizierungen erhöhen die Sicherheit digitaler Fahrzeugtechnik

Inwiefern halten Sie folgende Maßnahmen geeignet, um die Sicherheit der digitalen Fahrzeugtechnik zu verbessern?



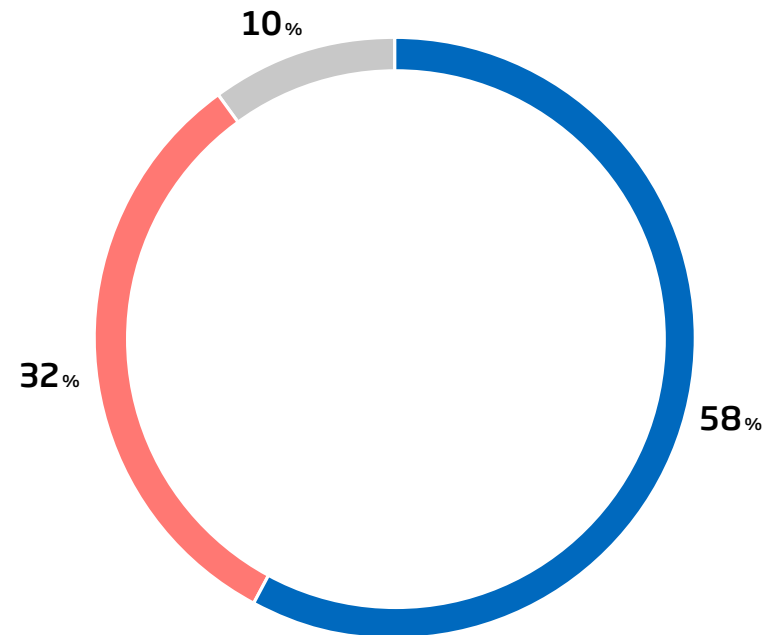
Frage: Inwiefern halten Sie folgende Maßnahmen geeignet, um die Sicherheit der digitalen Fahrzeugtechnik zu verbessern?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Unabhängige Prüforganisationen werden mit Blick auf Schutz und Zuverlässigkeit der Systeme als wichtige Akteure gesehen.

Wie können Anbieter die Sicherheit von digitaler Ausstattung in Fahrzeugen erhöhen? Regelmäßige Updates für die Software, die in Fahrzeugen und bei der Infrastruktur zum Einsatz kommt, sehen vier von fünf Befragten als dafür geeignet an. Drei Viertel sehen in unabhängigen Prüfungen einen wichtigen Hebel – durch regelmäßige Sicherheitsaudits und Zertifizierungen für vernetzte Fahrzeuge und die Infrastruktur. Derselbe Anteil der Befragten betrachtet Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen für Nutzer:innen als geeignet, um einen sicheren Umgang mit automatisierter Technik und Assistenzsystemen zu gewährleisten. Strenge gesetzliche Vorgaben für den Datenschutz in vernetzte Fahrzeuge erachten gut sieben von zehn Befragten als sinnvoll für eine höhere Sicherheit.

Sorge vor dem Einsatz autonomer Fahrzeuge

Haben Sie Bedenken hinsichtlich des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen?



- Ja
- Nein
- Weiß nicht

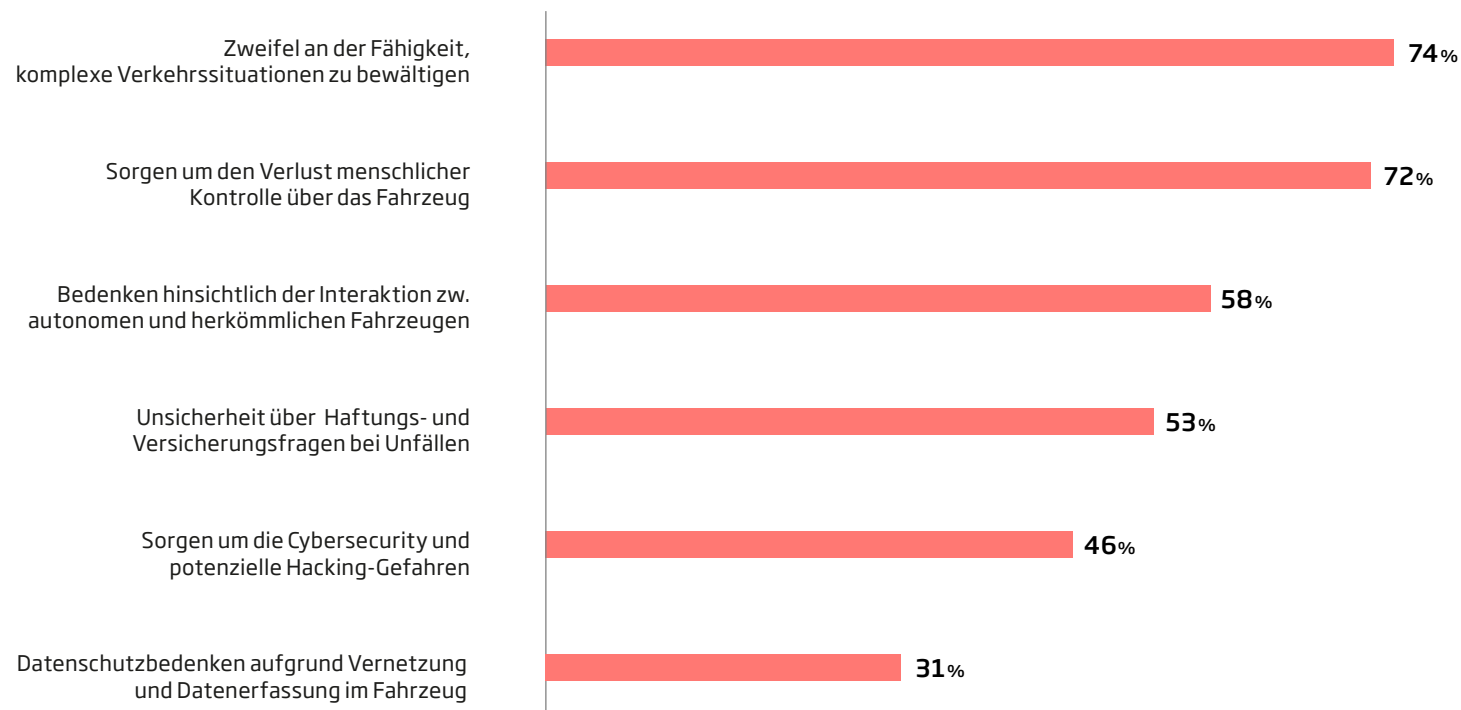
Frage: Haben Sie Bedenken hinsichtlich des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen?
Basis: Alle Befragten (n=2.500)

Der Mehrheit fehlt das Vertrauen in selbstfahrende Autos im Straßenverkehr.

Fahrzeuge, die sich selbst steuern, beunruhigen andere Verkehrsteilnehmer:innen. Knapp drei von fünf Befragten (58 Prozent) haben Bedenken mit Blick auf den Einsatz von autonomen, selbstfahrenden Fahrzeugen im Straßenverkehr. Knapp ein Drittel gibt an, keine Bedenken zu haben. Mit steigendem Alter nimmt die Skepsis gegenüber selbstfahrenden Autos stetig zu. Während bei der jungen Gen Z gut die Hälfte (53 Prozent) Bedenken anmeldet, sind es bei den älteren Baby Boomern rund zwei Drittel (66 Prozent). Jeder zehnte Befragte (10 Prozent) hat keine Meinung zu dem Thema.

Zweifel an autonomen Fahrfähigkeiten

Und welche Bedenken haben Sie hinsichtlich des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im Straßenverkehr?

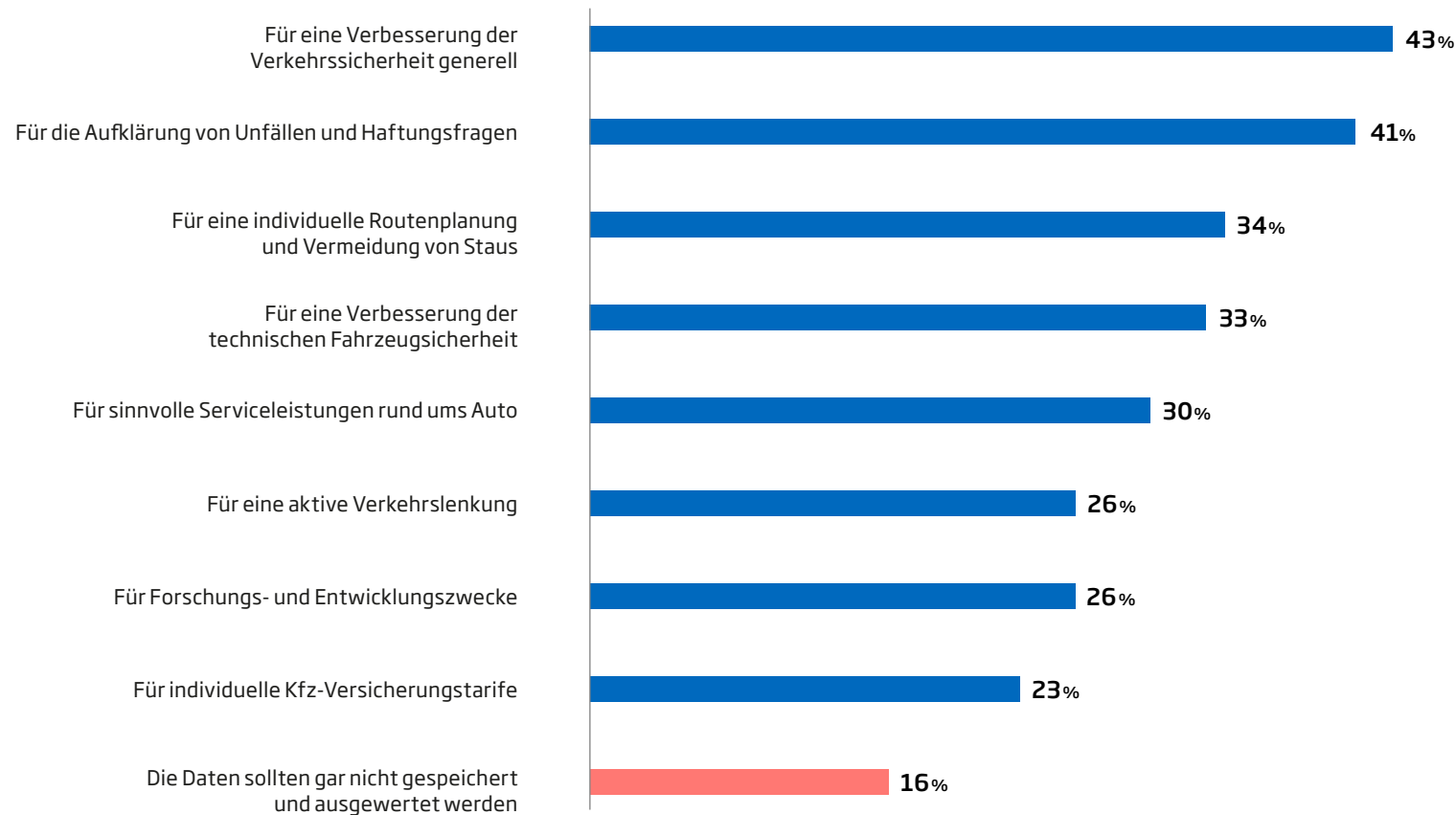


Entstehen mit dem Einsatz autonomer Fahrzeuge neue Unfallgefahren? Die Mehrheit fürchtet Sicherheitsrisiken.

Sind autonome Fahrzeuge in der Lage, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen? Eine deutliche Mehrheit ist skeptisch. Knapp drei Viertel (74 Prozent) haben Zweifel daran. Eine ähnliche hohe Zahl an Befragten (72 Prozent) äußert Sorge vor dem Verlust menschlicher Kontrolle über das Fahrzeug. Mit Blick auf die Interaktion zwischen autonomen und herkömmlichen Fahrzeugen im Verkehrsalltag äußert eine Mehrheit (58 Prozent) Bedenken. Auch bei Haftungs- und Versicherungsfragen herrscht beträchtliche Unsicherheit (53 Prozent). Angst vor Cyberattacken auf autonome Autos äußert knapp die Hälfte (46 Prozent).

Datenanalysen für höhere Verkehrssicherheit

Für welche Zwecke würden Sie der Speicherung und Auswertung von Daten zustimmen, die Sie beim Fahren mit vernetzten Fahrzeugen erzeugen?

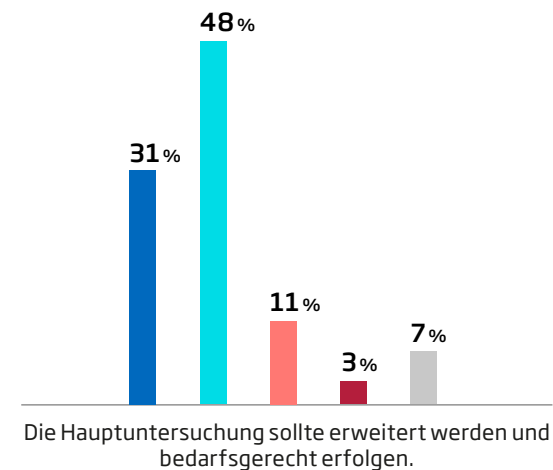
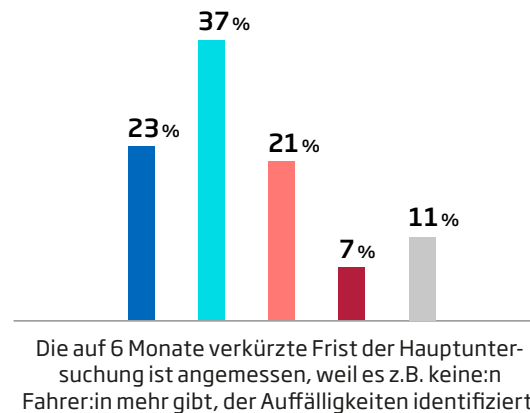
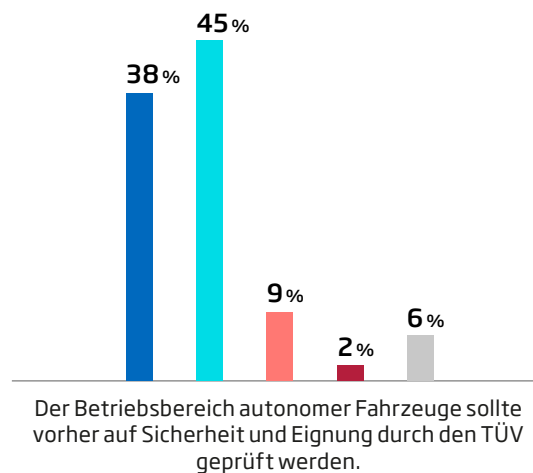


Eine beträchtliche Zahl von Befragten wäre mit Lockerungen des Datenschutzes einverstanden - wenn daraus ein konkreter Nutzen entsteht.

Daten speichern und auswerten lassen, die bei ihren Fahrten mit vernetzten Autos entstehen – und so die Verkehrssicherheit verbessern: Damit wären etwas mehr als zwei von fünf Befragten (43 Prozent) einverstanden. Zur Aufklärung von Unfällen oder Haftungsfragen würde ein ähnlich hoher Anteil (41 Prozent) den Zugriff auf ihre Daten erlauben. Jeweils rund ein Drittel würde die Freigabe für die Informationen erteilen, wenn so eine individuelle Routenplanung inklusive Vermeidung von Staus möglich wird (34 Prozent), die Fahrzeugsicherheit zunimmt (33 Prozent) oder sinnvolle Serviceleistungen mit den Daten entwickelt werden (30 Prozent). Rund jeder sechste Befragte (16 Prozent) lehnt eine Speicherung und Auswertung der Daten grundsätzlich ab.

Hauptuntersuchung für autonome Fahrzeuge

Welche Rolle muss die Hauptuntersuchung (HU) zukünftig bei der Prüfung der Sicherheit von autonomen Fahrzeugen Ihrer Meinung nach spielen?



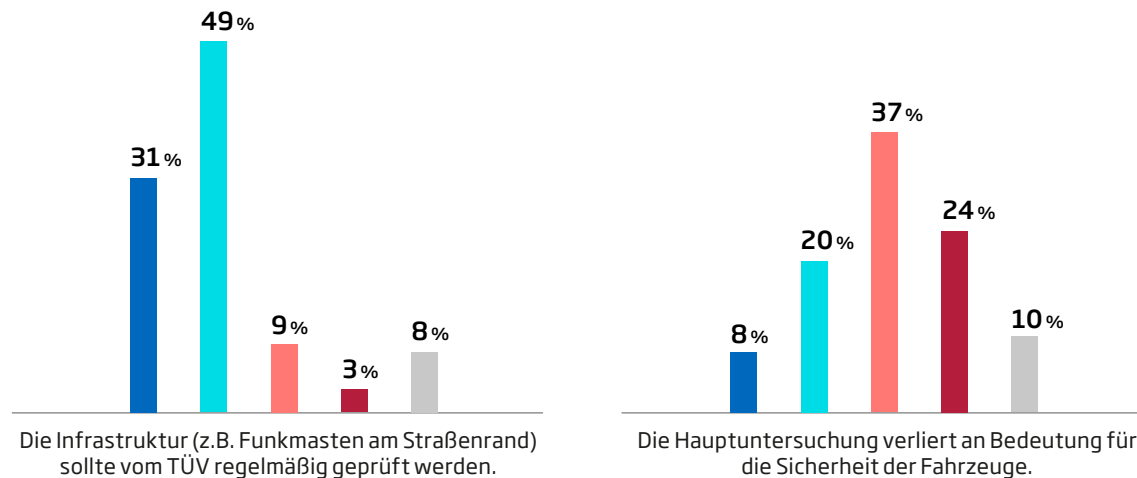
- Stimme voll und ganz zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- Weiß nicht

Die Mehrheit spricht sich für regelmäßige unabhängige Prüfungen aus.

Müssen für selbstfahrende Autos mit Blick auf die Fahrtüchtigkeit dieselben Regeln gelten wie für klassische Pkw? Die überwiegende Mehrheit (83 Prozent) ist dafür, dass der TÜV den Betriebsbereich autonomer Fahrzeuge vor der Inbetriebnahme auf Sicherheit und Eignung prüft. Ebenfalls rund vier von fünf Personen (79 Prozent) sind der Ansicht, dass die Hauptuntersuchung mit Blick auf selbstfahrende Autos erweitert werden und bedarfsgerecht erfolgen sollte. Eine auf sechs Monate verkürzte Frist für die Hauptuntersuchung sehen drei von fünf Befragten (60 Prozent) als angemessen an – schließlich fehlen Fahrer:in oder Fahrer, die Auffälligkeiten beim Fahrzeug bemerken können.

Sicherheitsprüfungen für die digitale Infrastruktur

Welche Rolle muss die Hauptuntersuchung zukünftig bei der Prüfung der Sicherheit von autonomen Fahrzeugen spielen?



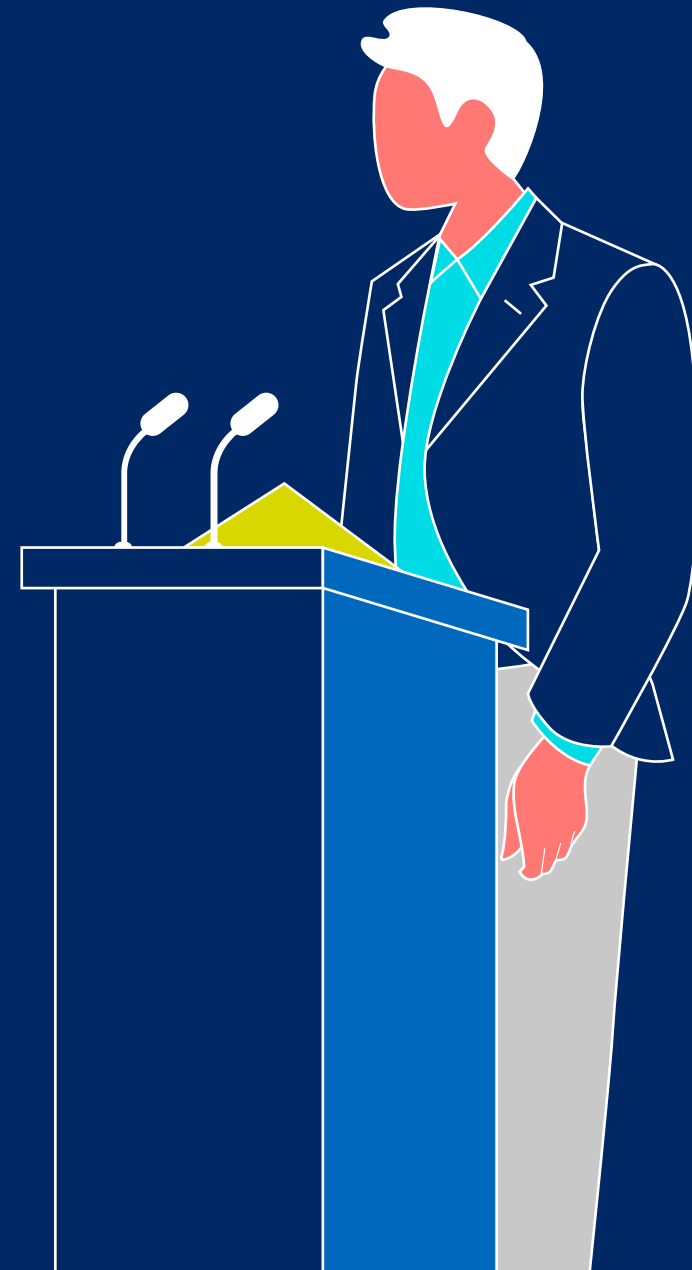
- Stimme voll und ganz zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- Weiß nicht

Frage: Welche Rolle muss die Hauptuntersuchung zukünftig bei der Prüfung der Sicherheit von autonomen Fahrzeugen Ihrer Meinung nach spielen?
Basis: Alle Befragten (n=2.500) | Abweichungen zu 100 Prozent rundungsbedingt

Auch Funkmasten und weitere Einrichtungen für autonomes Fahren sollen nach Meinung der Mehrheit unabhängig geprüft werden.

Ob autonomes Fahren sicher ist, hängt auch von einer zuverlässigen Infrastruktur ab – dazu zählen etwa Funkmasten am Straßenrand. Eine deutliche Mehrheit der Befragten (80 Prozent) ist dafür, dass unabhängige Organisationen wie der TÜV auch dies regelmäßig prüfen. Eine Minderheit ist gegen solche Untersuchungen (12 Prozent) oder unentschieden (8 Prozent). Dass die Hauptuntersuchung durch Prüforga-nisationen für die Sicherheit der autonomen Fahrzeuge an Wichtigkeit verliert, glauben etwas mehr als ein Viertel der Befragten (28 Prozent). Die Mehrheit (61 Prozent) dagegen ist der Meinung, dass die Hauptuntersuchung keinen Bedeutungsverlust erleiden wird.

Fazit und politische Empfehlungen



Fazit

Deutschland steht vor einem Wendepunkt in der Mobilitätsgeschichte. Zwar dominiert das Auto nach wie vor den Alltag. Die "TÜV Mobility Studie 2024" zeigt aber deutliche Trends hin zu alternativen Verkehrsmitteln und einer stärkeren Berücksichtigung von Nachhaltigkeit. Insbesondere Zweiräder gewinnen zunehmend an Beliebtheit: Mehr als die Hälfte der Bundesbürger:innen besitzt ein Fahrrad und jede:r Fünfte besitzt bereits ein E-Bike oder Pedelec. Radfahren ist bisher jedoch meist eine Option für die Freizeit, weniger für den Alltag. Eine Rolle könnte die als ungerecht wahrgenommene Verteilung des Verkehrsraums spielen. Mehr als die Hälfte der Befragten, sehen eine Benachteiligung von Radfahrer:innen.

Die Sicherheit im Radverkehr ist eine der größten Sorgen der Bürger:innen. Die Befragten berichten von einer unzureichenden Infrastruktur, die Radfahren und zu Fuß gehen nicht nur unbequem, sondern auch gefährlich macht. Es besteht ein klarer Bedarf an getrennten Radwegen, ausreichender Beleuchtung und sicheren Überwegen, um die Sicherheit zu erhöhen und somit mehr Menschen dazu zu bewegen, auf das Auto zu verzichten.

Die Vision für die Zukunft der Mobilität in Deutschland ist klar: Die Bürger:innen wünschen sich, dass ihre Mobilitätsbedürfnisse zunehmend durch nachhaltige Angebote gedeckt werden. Für sie ergeben sich viele Vorteile: Schadstoffreduktion, Steigerung der Lebensqualität und Entlastung der Haushaltskasse. Dennoch: Nur eine Minderheit geht davon aus, im Jahr 2035 keinen eigenen Pkw zu besitzen und hauptsächlich autofrei unterwegs zu sein. In dieser entscheidenden Phase der Mobilitätswende liegt es an politischen Entscheidungsträger:innen, die Weichen richtig zu stellen. Die Befragten wünschen sich einen starken ÖPNV, Investitionen in eine sichere Infrastruktur, die Förderung von Elektromobilität und die Abschaffung von steuerlichen Anreizen für Dienstwagen und Dieselfahrzeugen.

Die Einstellung zur Elektromobilität ist geprägt von Skepsis. Nur jede:r zweite Bundesbürger:in geht davon aus, dass Elektrofahrzeuge die verkehrsbedingte Klimabelastung reduzieren können. Die Sorgen um Reichweite und Batterieleistung überschatten die Umweltvorteile und verhindern eine breite Akzeptanz. Für die Mehrheit kommt der Kauf eines E-Autos nicht infrage. Hohe

Anschaffungskosten und eine lückenhafte Ladeinfrastruktur sind die Hauptgründe für diese Zurückhaltung. Die Mehrheit scheint an klassischen Antrieben festzuhalten und lehnt das Aus für Verbrenner ab.

Die Politik ist gefordert, durch Förderprogramme und den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur die Rahmenbedingungen zu verbessern. Dadurch kann eine höhere Akzeptanz und Verbreitung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden. Wenn es um die Batterietechnologie geht, sind den Bundesbürger:innen vor allem Sicherheitsaspekte wichtig. Zwei von fünf Befragten haben weniger Vertrauen in die Sicherheit von E-Autos im Vergleich zu Verbrennern. Die Mehrheit derjenigen, die E-Autos für weniger sicher halten, führt dies auf die Batteriesicherheit zurück und befürchtet Brände durch Überhitzung und Kurzschlüsse. Neben der Sicherheit von Batterien wird auch ihre dauerhafte Leistungsfähigkeit in Frage gestellt. Die Befragten wünschen sich unabhängige Prüfungen und trauen vor allem Prüforganisationen wie den TÜV-Unternehmen eine verlässliche Feststellung der Batteriegesundheit.

Die Digitalisierung der Mobilität ist ein wei-

terer wesentlicher Aspekt in der Entwicklung moderner Verkehrskonzepte. Knapp die Hälfte der Befragten hat bereits Assistenzsysteme genutzt und knapp drei Viertel empfinden Einparkhilfen oder Spurhaltesysteme als nützlich. Allerdings vertraut nur eine knappe Mehrheit den digitalen Assistenten.

Vertrauen in digitale Assistenzsysteme und autonome Fahrzeuge kann jedoch nur durch regelmäßige Software-Updates, strikte Datenschutzmaßnahmen und unabhängige Überprüfungen erreicht werden. So betonen etwa drei von vier Befragten die Notwendigkeit unabhängiger Prüfungen von Fahrerassistenzsystemen, um deren Zuverlässigkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Für vernetzte Fahrzeuge sollte die Hauptuntersuchung erweitert und auch die Sicherheit der Kommunikationsinfrastruktur durch Prüforganisationen überwacht werden. Viele Bürger:innen haben Bedenken gegenüber autonomen Fahrzeugen. Drei von vier zweifeln an deren Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen. Nahezu alle sprechen sich dafür aus Sicherheitsprüfungen auf autonome Fahrzeuge, deren Betriebsbereich und die Kommunikationsinfrastruktur auszuweiten.

Politische Empfehlungen

Der TÜV-Verband als Vertreter der unabhängigen TÜV-Prüforganisationen ist in vielen Bereichen der Mobilität involviert; neben Sicherheitsprüfungen und Typgenehmigungen von Fahrzeugen unter anderem im Fahrerlaubniswesen oder bei der Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur. Der TÜV-Verband setzt sich im Sinne seiner Mitglieder für eine sichere und nachhaltige Mobilität ein, die allen Verkehrsteilnehmer:innen gerecht wird. Dazu gehört die Neugestaltung von Verkehrsräumen und -infrastrukturen, die Berücksichtigung neuer Formen der Mikromobilität und der zunehmende Einsatz digitaler Technologien, der sich in allen Bereichen des Verkehrswesens vollzieht. Der TÜV-Verband unterstützt darüber hinaus den beschleunigten Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs.

Vor diesem Hintergrund haben wir folgende Empfehlungen an die Politik formuliert:

Verkehrssicherheit

Konkrete Maßnahmen im Sinne der Vision Zero! Bei allen technischen Innovationen rund um die Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität spielt der Faktor Mensch die entscheidende Rolle.

» Kein Stillstand bei Fußgänger- und Radverkehrssicherheit

Eine Verkehrswende kann nur gelingen, wenn sich alle sicher im Verkehr bewegen können. Zweiradfahrer:innen und Fußgänger:innen tragen vermehrt zu einer modernen, klimaschützenden Mobilität bei. Um diese besonders gefährdeten Gruppen zu schützen, muss sich die Verkehrsinfrastruktur mehr an ihnen orientieren: Zu konkreten Maßnahmen gehören mehr vorgezogene Überwege und Zebrastreifen, bessere Beleuchtung aller Wege, breitere, vom Autoverkehr getrennte Radwege.

Für eine zukunftsfähige, inklusive Verkehrspolitik ist eine Reform des Straßenverkehrsrechts notwendig. Eine moderne Verkehrspolitik verlagert Entscheidungsbefugnisse in die Kommunen, die vor Ort den Verkehr am besten gestalten und für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen optimieren können. Die StVO muss angepasst werden, um den Vorrang dieser Verkehrsteilnehmer:innen zu stärken und Haftungsregelungen zu ihren Gunsten zu verschieben. Es darf nicht erst zu Unfällen kommen, um notwendige Änderungen zu implementieren.

Politische Empfehlungen

» Alkohol weiterhin mit Abstand größte Gefahr im Straßenverkehr

Seit Jahren besteht eine ungelöste Problematik im Straßenverkehrsrecht, die trotz eindeutiger wissenschaftlicher Belege und hoher Fallzahlen von der Politik vernachlässigt wird: Untersuchungen zeigen, dass eine Absenkung des Promillewertes von 1,6 auf 1,1 Promille für die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) zielführend für die Verkehrssicherheit wäre. Bereits ab 1,1 Promille steigt das Unfallrisiko im Vergleich zu nüchternen Fahrern um das Zehnfache. Auch Studien zur Rückfallgefahr zeigen, dass bereits ab 1,1 Promille ein besonders hohes Risiko für erneutes Fahren unter Alkoholeinfluss besteht. Eine MPU auch für diese Personengruppe würde den Schutzeffekt der Maßnahme deutlich erhöhen.

» Drogenfahrten unter Einfluss von Cannabis wirksam bekämpfen

Mit der Liberalisierung rückt der Cannabis-Konsum im Straßenverkehr in den Fokus, da die Substanz die Wahrnehmung und Sensomotorik der Fahrer:innen negativ beeinflussen kann. Cannabiseinfluss müssen daher klar zwischen Konsum und Fahren trennen. Aktuell fehlen fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse, eine Anhebung des Grenzwerts von 1,0 Nanogramm THC zu rechtfertigen. Eine Anhebung erweckt den Eindruck, als sei es unbedenklich, unter Cannabiseinfluss Auto zu fahren. Insbesondere für Fahranfänger:innen und bei der Personenbeförderung muss wie beim Alkohol eine Null-Toleranz-Politik gelten. Darüber hinaus sollten die Unfallaufnahme und die Unfallstatistik verbessert und der Unfallursachenkatalog um das Merkmal Cannabis erweitert werden.

» Aggressivität und Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr abbauen

Aggressivem Verhalten im Verkehr muss stärker entgegengetreten werden. Kontinuierliche schulische Verkehrserziehung und Interventionsmaßnahmen für auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer:innen sind wichtige Bausteine. Darüber hinaus sollte die Fahrerlaubnisbehörde die Überprüfung der Kraftfahreignung mittels MPU einfordern, sofern bei einer Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, Anhaltspunkte für hohes Aggressionspotenzial der beschuldigten Person vorliegen. Ausgangspunkt hierfür muss eine bessere polizeiliche Verkehrsüberwachung sein. Sie ist ein zentrales und sehr erfolgreiches Mittel der Verkehrssicherheitsarbeit. Die personellen Kapazitäten für diesen Kernbereich der Polizeiarbeit müssen erhöht werden.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit muss im Zentrum der mobilen Zukunft stehen, um Klimaschutz, Lebensqualität und erschwingliche Mobilität für alle in Einklang zu bringen. Neben dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsträger muss weiterhin in Summe das ganze System der Elektromobilität - von der Batterieherstellung bis zum Recycling - nachhaltiger sein als der Einsatz von Verbrennungsmotoren.

» Klares Bekenntnis zur Elektromobilität - Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen

Null Emissionen im Straßenverkehr können auf absehbare Zeit nur mit batterieelektrischen Antrieben erreicht werden - ein Zurück zum Verbrenner ist keine Option. Dennoch gibt es in der Bevölkerung immer noch Vorbehalte zur Elektromobilität: die Sorge vor einer zu geringen Reichweite von E-Autos, der schleppende Ausbau der Ladeinfrastruktur oder Sicherheitsbedenken. Und das, obwohl die vorhandene Technik schon heute ausreicht, um den privaten Mobilitätsbedarf der meisten Menschen zu decken. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss national und europaweit forciert und besser visualisiert werden. Zusätzliche Aufklärungsarbeit über den technischen Stand und den Nutzen sind notwendig, um die Akzeptanz und das Vertrauen in die Elektromobilität zu fördern.

» Anteil erneuerbarer Energien steigern

Nachhaltige Mobilität ist untrennbar mit dem Ausbau erneuerbarer Energiequellen verbunden. Sowohl batterieelektrische als auch mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge erfordern einen auf grünen Energien basierenden Strom-Mix, um ihr volles Potenzial zur Dekarbonisierung der Mobilität entfalten zu können. Dies gelingt nur, wenn durch staatliche Anreize mehr Investitionen in den Ausbau der erneuerbaren Energien gelenkt werden. Zudem müssen die Übertragungsnetze für Strom und Gas (Wasserstoff) modifiziert und wenn nötig erweitert werden.

» Einheitliche Standards zur Bestimmung der Batteriegesundheit bei E-Autos schaffen

Die Zulassungszahlen von rein batterieelektrischen Fahrzeugen steigen. Besonders auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist der Zustand der Fahrzeugbatterie ein entscheidendes Kriterium. Käufer:innen gebrauchter E-Autos stehen aktuell vor dem Problem, dass die Methoden für die Ermittlung der Batteriegesundheit (State-of-Health - SoH) unterschiedlich zuverlässig und nicht vergleichbar sind. Daher ist eine einheitliche und herstellerübergreifende Methode zur Bestimmung des SoH erforderlich. Damit wird das Vertrauen der Nutzer:innen in neue Antriebsformen gestärkt. Zugleich erleichtert sie die Nutzung ausgemusterter Batterien außerhalb des Fahrzeugs und ist somit wichtiges Element beim Aufbau einer Kreislaufwirtschaft.

» Fahrzeug-Emissionswerte und Lärm besser überwachen

Die regelmäßige Überprüfung und Wartung der Fahrzeug-Abgassysteme ist eine der effizientesten Maßnahmen, Umwelt- und Klimabelastungen durch den Straßenverkehr zu reduzieren, die Luftqualität zu verbessern und die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Partikel-Emissionen sind auch mit zunehmender Elektrifizierung durch entsprechenden Reifen- und Bremsenabrieb relevant. Die Abgasuntersuchung muss daher an den Stand der Fahrzeugtechnik angepasst, die Grenzwerte für Emissionen weiter gesenkt und die Einhaltung der Vorschriften für Lärm und Abgase konsequent überwacht werden.

» Mobilitätserziehung stärken

Der Verkehr wird immer komplexer: Immer mehr Autos treffen auf immer mehr Fahrräder, E-Scooter, Lastenräder, Motorräder und den explodierenden Lieferverkehr. Daher sollte die Mobilitätserziehung einen höheren Stellenwert genießen, um eine sichere und nachhaltige Mobilität zu fördern. Hierzu gehören vor allem altersgerechte Angebote in Kitas und verpflichtende Inhalte in Schulen wie spezielle Radfahrtrainings. Eltern sollten aktiv dabei unterstützt werden, ihre Kinder die eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten.

Digitalisierung

Digitale Technologien durchdringen zunehmend alle Bereiche des Verkehrswesens. Sie ermöglichen neue Mobilitätsdienste, sollen Fahrzeuge sicherer machen und die Fahrer:innen entlasten. Auf diesem Weg müssen neue Anforderungen geschaffen und erfüllt werden, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und das volle Potenzial bei der Nutzung von Fahrzeugdaten ausschöpfen zu können.

» Funktion und Wirkung von Assistenzsystemen bei der HU prüfen

Moderne Assistenzsysteme wie Müdigkeitswarner, Spurhalteassistent oder Verkehrszeichenerkennung sind Ausstattungsmerkmale, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessern. Sie sind entweder bereits verpflichtend verbaut oder können nachträglich via Softwareupdate installiert oder aktiviert werden. Aktuell werden diese Systeme im Rahmen der HU gemäß den Herstellervorgaben über die OBD-Fahrzeugschnittstelle ausgelesen und auf vorhandene Fehlercodes geprüft. Eine Überprüfung der Wirkung der Systeme in Analogie zur Bremsenprüfung ist derzeit nicht vorgesehen. Um auch die Funktion und Wirkung dieser Systeme prüfen zu können, bedarf es entsprechender Herstellervorgaben und geeignete Prüf- und Messverfahren müssen entwickelt werden.

» Softwareupdates für Fahrzeuge durch digitale Fahrzeugakte sicher gestalten

Softwareupdates für Fahrzeuge sind sowohl in der Fahrzeugentwicklung als auch über den gesamten Lebenszyklus hinweg von großer Bedeutung für Hersteller und Fahrzeughalter. Auf UN-ECE-Ebene wurden international harmonisierte Vorschriften für Cybersecurity und Softwareupdates erlassen, die für die Typgenehmigung und zugelassene Fahrzeuge gelten. Hersteller müssen sicherstellen, dass ihre Softwareupdates nicht mit vom Halter vorgenommenen Fahrzeugänderungen in Konflikt geraten. Beispielsweise könnte das Aufspielen eines Assistenzsystems problematisch sein, wenn der Halter das Fahrzeug mit einer anderen Rad-/Reifenkombination ausgestattet oder das Fahrwerk verändert hat. Um den Umgang mit sicherheits- und umweltrelevanten Softwareupdates zu erleichtern, setzen wir uns für eine digitale Fahrzeugakte ein, die alle Veränderungen des Fahrzeugs über den Lebenszyklus hinweg erfasst und dokumentiert. Die digitale Fahrzeugakte könnte als Best-Practice-Beispiel für ein europaweit einheitliches Vorgehen dienen.

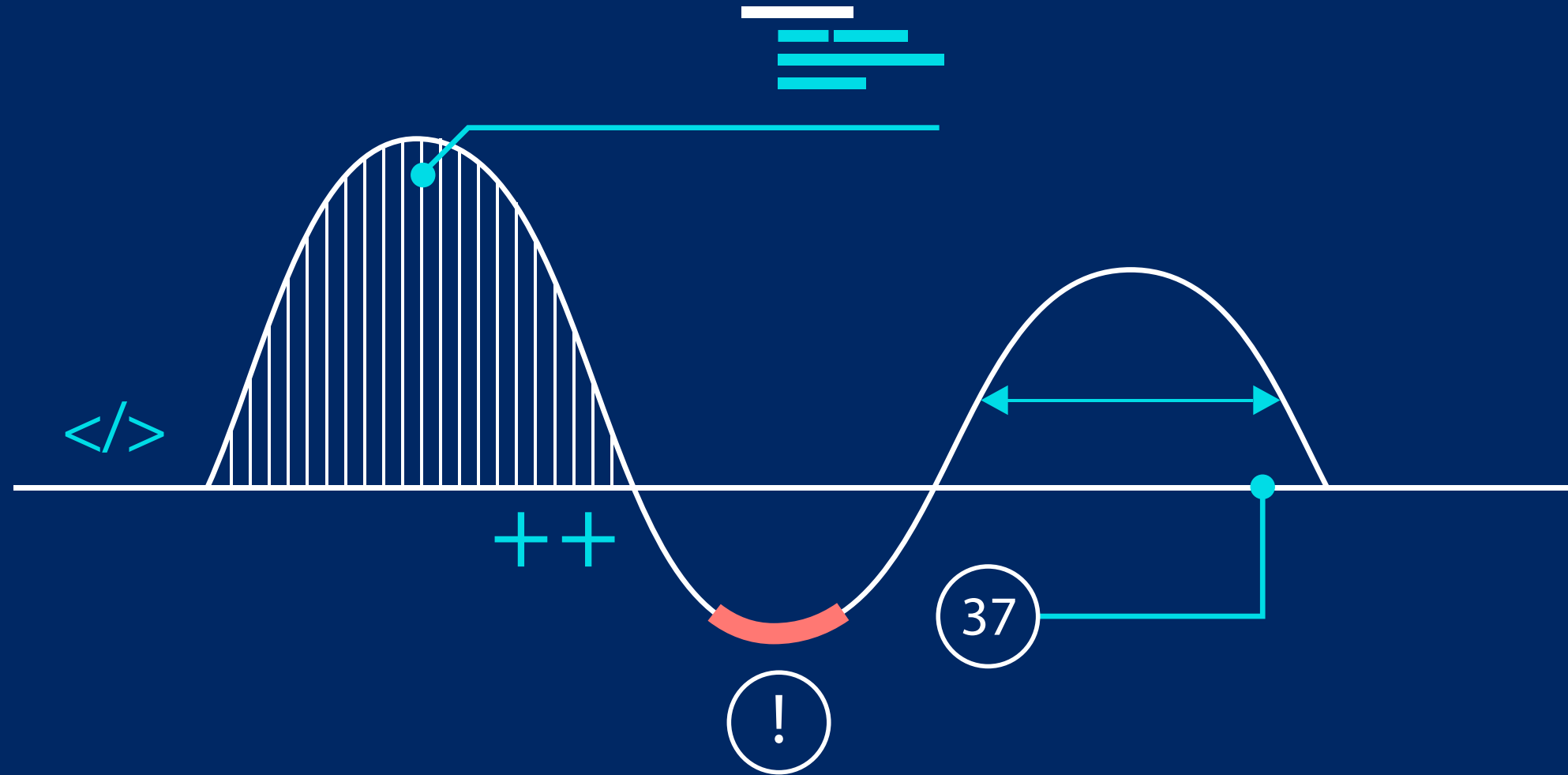
» Sicheren und gleichberechtigten Zugang zu Fahrzeugdaten ermöglichen

Fahrzeugdaten leisten einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit, verbessern die Mobilität und ermöglichen das automatisierte Fahren. Der Zugriff auf originale und unveränderte Fahrzeugdaten ist für Behörden und Prüfinstitutionen notwendig und erfordert sichere digitale Schnittstellen sowie robuste Datenschutz- und Cybersecurity-Mechanismen. Damit Behörden und unabhängige Dritte ihren Aufgaben nachkommen können, sind gesetzliche Regelungen für den Datenzugang im Mobilitätssektor unerlässlich. Fahrzeugdaten müssen für alle Berechtigten mithilfe eines neutralen TrustCenters verfügbar gemacht werden. Die Fahrzeughalter:innen behalten die Souveränität über die von ihnen erzeugten Daten. Mit dieser Systematik werden Investitionen in die zulässige Erhebung und Weiterverarbeitung der Daten geschützt.

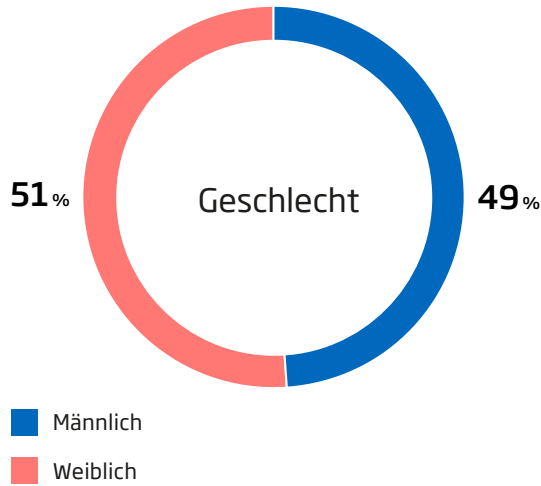
» Vertrauen für das autonome Fahren stärken

Deutschland hat als erstes Land die gesetzlichen Voraussetzungen für das autonome Fahren mit Level 4 geschaffen. Auch Europa hat zwischenzeitlich eine harmonisierte Vorschrift erlassen, die den Betrieb von autonomen Fahrzeugen in festgelegten Betriebsbereichen ermöglicht. Damit sind die rechtlichen Voraussetzungen für Hersteller und Halter geschaffen worden, um hochautomatisierte Fahrzeuge in Verkehr zu bringen. Aktuell gibt es aber noch keine Typgenehmigungen oder Betriebserlaubnisse des KBA und demzufolge auch noch keine Betriebsbereichsgenehmigungen. Offenbar hat die Industrie noch keine attraktiven Geschäftsmodelle erkannt und die Skepsis in der Bevölkerung überwiegt. Es gilt, durch Begleitforschung und umfassende Aufklärung über die Vorteile und die beim autonomen Fahren geltenden Sicherheitskriterien zu informieren und damit Vertrauen zu schaffen.

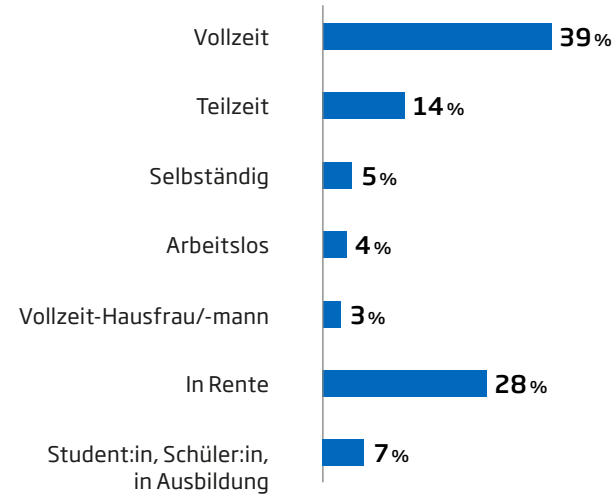
Methodik



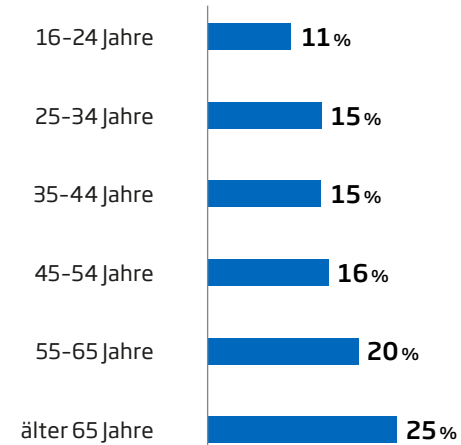
Methodik



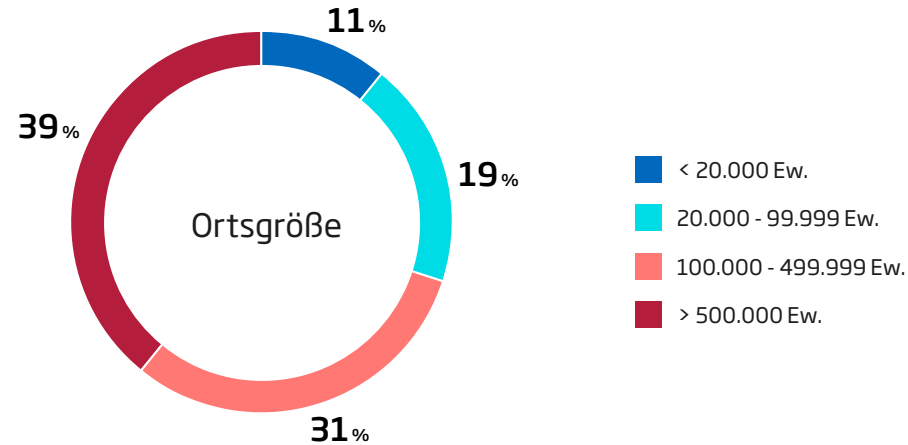
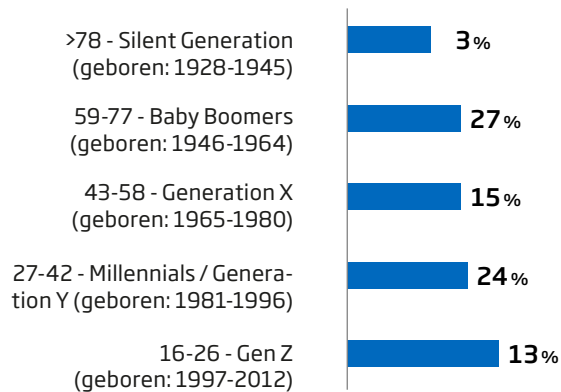
Beschäftigungsstatus



Altersgruppe



Generation



Die Ergebnisse der „TÜV Mobility Studie 2024“ beruhen auf den Ergebnissen einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Für die Studie wurden 2.500 deutschsprachige Personen mit Internetzugang zwischen dem 14.03.2024 und 03.04.2024 in Form eines computergestützten Webinterviews befragt. Teilnehmer ab 16 Jahren wurden hierfür aus dem Ipsos Access Panel eingeladen. Folgende repräsentative Quotenmerkmale wurden berücksichtigt: Geschlecht, Alter, Bundesland, Bildung. Die Stichprobenmerkmale basieren auf den Daten von Eurostat 2022. Etwaig entstandene Schiefen (leichte Abweichung vom Quotenplan) wurden mittels Gewichtung ausgeglichen. Aufgrund der strengen Einhaltung des Quotenplans fallen die Gewichte insgesamt gering aus. Die Gewichtungseffizienz liegt bei 100 Prozent.

Über den TÜV-Verband

Als TÜV-Verband e. V. vertreten wir die politischen Interessen der TÜV-Prüforganisationen und fördern den fachlichen Austausch unserer Mitglieder. Wir setzen uns für die technische und digitale Sicherheit sowie die Nachhaltigkeit von Fahrzeugen, Produkten, Anlagen und Dienstleistungen ein. Grundlage dafür sind allgemeingültige Standards, unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung. Unser Ziel ist es, das hohe Niveau der technischen Sicherheit zu wahren, Vertrauen in die digitale Welt zu schaffen und unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Dafür sind wir im regelmäßigen Austausch mit Politik, Behörden, Medien, Unternehmen und Verbraucher:innen.



Ansprechpartner:innen

Dr. Joachim Bühler

Geschäftsführer
Tel. +49 30 760095-400
joachim.buehler@tuev-verband.de

Richard Goebelt

Fachbereichsleiter Fahrzeug und
Mobilität
+49 30 760095-350
richard.goebelt@tuev-verband.de

Maurice Shahd

Leiter Kommunikation
Tel. +49 30 760095-320
maurice.shahd@tuev-verband.de

Linda Roy

Pressesprecherin
Tel. +49 30 760095-580
linda.roy@tuev-verband.de

TÜV-Verband e. V.

Friedrichstraße 136
10117 Berlin
Tel. +49 30 760095-400
berlin@tuev-verband.de
www.tuev-verband.de

Grafik & Design

Nordpunkt Designagentur GmbH